

van open havenfront naar Open Havenfront



*de gedaantewisseling van de monding van de Amstel
in de negentiende eeuw*

Wondel dichtte al in 1647:
*Aan d' Aemstel en aan 't IJ, daar doet zich heerlijk open
Zij, die als Keizerin de kroon draagt van Europe.*

Een paar jaar later herschreef hij deze strofe, maar menig Amsterdammer sprak de regel wel aan, zodat we hem vandaag nog steeds kennen. Het uitzicht van zowel de wal over het IJ als vanaf een schip op de stad moet indrukwekkend zijn geweest.

Na de Franse overheersing – inclusief de Bataafse Republiek van 1795 tot 1813 durend – was alles veranderd. Engeland was al bezig aan zijn industriële revolutie, gebaseerd op net uitgevonden stoommachines. Holland raakte daarbij, door de blokkade van alle havens en een handelsembargo tegen Napoleon, op een ach-



terstand van een halve eeuw. De Republiek der Verenigde Nederlanden, met een dominante rol voor Amsterdam, had opgehouden te bestaan en was vervangen door een koninkrijk met wisselende vorsten die Amsterdam hoogstens als een der motoren van de economie zagen, dus als geldmachine. Amsterdam, dat tot in de wijde omtrek zijn zaken altijd op eigen houtje had geregeld, was onmondig geworden en overgeleverd aan de Haagse politiek (voor geldzaken) en Rijkswaterstaat (voor waterzaken en infrastructuur). Halverwege de negentiende eeuw trad een daadkrachtig, liberaal getint kabinet aan, dat Amsterdam de wet ging voorschrijven bij de te nemen maatregelen om de waterstaat van de stad te verbeteren. Donkere wolken pakten zich samen boven het geliefde IJ....

Boven: Sfeerbeeld van een bladstil IJ met een vroege stoomboot tussen de vele zeilen.
Links: De Amsterdamse chique ging zondags graag spelevaren op het IJ.



Zonder sentimenteel te worden wil ik u eerst even meenemen naar het IJ van 1795, voordat de grote veranderingen plaatsvonden. Het havenfront had nog steeds zijn palenrijen, die de stad op zijn zwakste punt beschermden tegen aanvallers en in een meervoudige rol ook als golfbreker fungeerden, plus controle op binnenvarende schepen en de heffing van stedelijke accijnzen mogelijk maakten. Achter de uiterste hoeken van het havenfront was de scheepvaart geconcentreerd. In het oosten lagen de werven en pakhuizen van de VOC, die op een haartje na failliet was. Daarnaast de werven van de Admiraliteit, waar voor Amsterdamse rekening een deel der oorlogsvloot gebouwd was. Daarnaast was de Oude Waal, de scheepsoplegplaats en breeuwwaal waar schepen gekalefaterd werden. In het westen nog meer scheeps- en schuitenwerven, die achter een waal verborgen lagen, de Nieuwe Waal. Dit geheel werd omarmd door de vestingwal met zijn bolwerken tot ver in

het IJ. De vestingwallen waren gewild wandelgebied voor de Amsterdammers; vooral het Blauwhoofd was geliefd als uitzichtpunt. Vandaar overzag je niet alleen het totale havenfront van de stad tot de Paardenhoek toe, maar ook de Waterlandse en Zaanse dorpjes, waarvan de daken en kerktorentjes net boven de Waterlandse Zee-wering uitstaken.

Meer naar de stad toe, de met schepen volgepakte walen achterlatend, ontvouwde het profiel van de stad zich. Oostelijk van de

Boven: Detail van een stadsplattegrond uit 1770; links de Oostelijke en rechts de Westelijke Eilanden. Daartussen van links naar rechts het Admiraliteitsdok, de Breeuw-waal, de Oude Waal, het Open Havenfront, de jachthaven en de Nieuwe Waal.

Rechts: De Nieuwe Stadsherberg, in 1766 gezien van de Haringpakkerij



Nieuwe Waal lag een jachthaven, daar waar tot 1755 de Oude Stadsherberg (op palen in het water) gestaan had. Die was in het IJ gebouwd en via een steiger met het vasteland verbonden. Die steiger landde aan waar Droogbak in Houttuinen overgaat. De Droogbak loopt tot waar het Singel in het IJ uitkomt. Daar was een deel van de vismarkt en de Mosselsteiger gesitueerd en het Buikslooterveer had er ooit zijn aanlegplaats. Iets zuidelijker scheidde een stoere zeesluis het IJ van het Singel, de Nieuwe Haarlemmersluis. Aan de overkant nog een restant van de middeleeuwse ommuring, de Haringpakkerstoren, sinds 1607 gesierd door een spits van Hendrick de Keyser. Die toren stond midden in de Haringpakkerij, die tot de Martelaarsgracht doorliep. De directe omgeving van de toren was gereserveerd voor vissers, die hier hun haring aan land brachten. De rest van de Haringpakkerij werd in beslag genomen door vrachtaarders en wat beurtveren. De wal stond altijd bezaaid



met goederen en voor de wal lagen de schepen te laden of te lossen. Afmeren om de nacht door te brengen was er niet bij: geen plaats voor!

Voorbij de Martelaarsgracht, waar de Oude Haarlemmersluis toegang verleende tot de Nieuwezijds burgwallen, begon de Texelsche Kaay. Dit was helemaal het domein van vracht- en beurtvaart, met enorme steigers die ver het IJ instaken. In 1681 had het Paalhuis

Boven: De Oude Teertuinen met het Zeeregt in 1756. Op de achtergrond de Oudekerk..

Links: De Haringpakkerij met de Haringpakkerstoren, het Singel, Nieuwe Haarlemmersluis en de kleine vismarkt.



op de hoek van de Texelsche Kaay plaats moeten maken voor een sluiscomplex in de Amstel, waarbij de Nieuwebrug meteen herbouwd werd. Dat vrijwaarde het Damrak daarna van de werking van eb en vloed.

Aan de oostelijke Amsteloeever stak een landtong ver het IJ in, met op het uiteinde een bolwerk: Het Kamperhoofd. Tussen de Nieuwebrug en dit Kamperhoofd lagen de Oude Teertuinen, waar zeker in 1795 geen teer meer te bekennen viel. Ook hier weer vracht- en beurtvaart, maar ook het Zeeregt. In 1795 was dit een belastingkantoor, maar daarmee doe je dit gebouw onrecht. In 1618 was

het als wachthuis voor de schutterij gebouwd en als vergaderplaats voor de Commissarissen van de Zeezaken, tot het nieuwe stadhuis op de Dam klaar was en beide gebruikers daarheen verhuisden. Tot de opheffing van de stedelijke accijnzen in 1865 was het toen belastingkantoor. Daarna herbergde het gebouw op de benedenverdieping het Stadswaterkantoor (sinds 1868) en op de bovenverdieping stadingenieur Van Niftrik (tot 1901). Het Zeeregt had zijn eigen steigers, die alleen voor de dienstvaartuigen van het Stadswaterkantoor waren bestemd.

Om de hoek van het Kamperhoofd was waren alweer een restant van de middeleeuwse ommuring: de Schreierstoren, gelegen aan de Geldersekade. Als het weer meewerkte keek je van het Kamperhoofd langs Durgerdam de Zuiderzee op....



Boven: De Martelaarsgracht, de grens tussen de Haringpakkerij (rechts) en Texelsche kaay (links). De foto werd in 1861 genomen vanaf de steiger van de Stadsherberg. Rechts: Het Kamperhoofd naar het westen gezien.



Nieuwe Kaart door Hendrik de Leth (te dateren medio 18e eeuw) De bomen in de palenrij waren van rechts naar links: buiten beeld de O.I.Compagniesboom, Keerweersboom en Admiraliteitsboom. Op de kaart rechts de Hannekesbomen (2x), sluitboom van de Waal, Kraansboom (3x), Nieuwe Brugsbomen (2x). In het midden van de kaart de boom

van de Nieuwe Stadsherberg, Haarlemmerbomen (2x), bomen van jachthaven en Oude Stadsherberg (2x), sluitbomen van de Nieuwe Waal (2x), Bickersbomen (2x) en Zoutkeetsboom. Tussen beide laatste was in 1774 nog de Nieuwe Boom gemaakt. Dat zijn 22 bomen in totaal. Beide walen hadden tevens diverse binnenbomen.

Heel idyllisch allemaal, maar onder het wateroppervlak ging het mis. Al sinds de zeventiende eeuw moest Amsterdam de haven uitbaggeren, wilde er nog een schip tot voor de stad komen. Dat was niet alleen aan de ondiepte rond Pampus te danken, ook de aanslibbing van het IJ speelde de stad parten. Bij elke vloed, hoe weinig die begin negentiende eeuw ook nog maar betekende, werd nieuw slib aangevoerd dat in het IJ neersloeg. Dat vond plaats op het meest ongelukkige punt dat te bedenken viel, namelijk daar waar het water rustiger werd: bij de palenrijen voor de stad. Mogelijk is dit fenomeen verantwoordelijk voor het in noordelijke richting verplaatsen van de vaargeul, in elk geval lag die op onze peildatum 1795 voor de Waterlandse Zeewering langs. Daarop bedacht men

dat de geul teruggedrongen kon worden door links en rechts van de Volewijck drie strekdammen in het IJ aan te leggen: twee voor de kust van Nieuwendam en een die neerkwam op het verbeteren van de Nes, de resten van een natuurlijk schiereiland voor de kust van Buiksloot. Die werken werden in 1778 uitgevoerd, zonder enig succes. Nog steeds waren 16 door paarden aangedreven moddermolens dagelijks bezig met baggeren. Door de geldzorgen tijdens de Franse overheersing was daar ook nog de klad in gekomen en werd de bevaarbaarheid van 't IJ nijpend.

In 1805 richtte het stadsbestuur een verzoek aan de *Hollandsche Maatschappij der Wetenschappen* in Haarlem, om een prijsvraag uit te schrijven die antwoord moest geven op twee vragen: wat veroor-





zaakte het dichtslibben van het IJ en hoe zou men zich er tegen kunnen wapenen. Als beloning voor het beste antwoord stelde de stad een gouden medaille ter beschikking, plus een premie van f 10.000,- als het plan werd uitgevoerd en werkzaam zou blijken. De winnaar stelde bovenomschreven oorzaak vast en opperde het idee de stad af te sluiten met een lange dam van Blauwhoofd tot Zeeburg en dat dan parallel aan de Waterlandse Zeewering. In die dam konden op een aantal plaatsen openingen gelaten worden voor scheepvaart in en uit de stad, het liefst met sluizen maar zonder zou ook nog kunnen. Door het wegnemen of verminderen van eb en vloed binnen de dam zou baggeren eindelijk blijvend resultaat opleveren en het veel smallere IJ zou effectief door de getijdenstroom op diepte gehouden worden.

Links: Zestien van dit soort moddermolens baggerden dagelijks de Amsterdamse haven.
Onder: Jan Blanken Jansz. was luitenant-kolonel bij het leger (artillerie en genie). Hij werd in 1803 inspecteur van Waterstaat en in 1808 inspecteur-generaal.



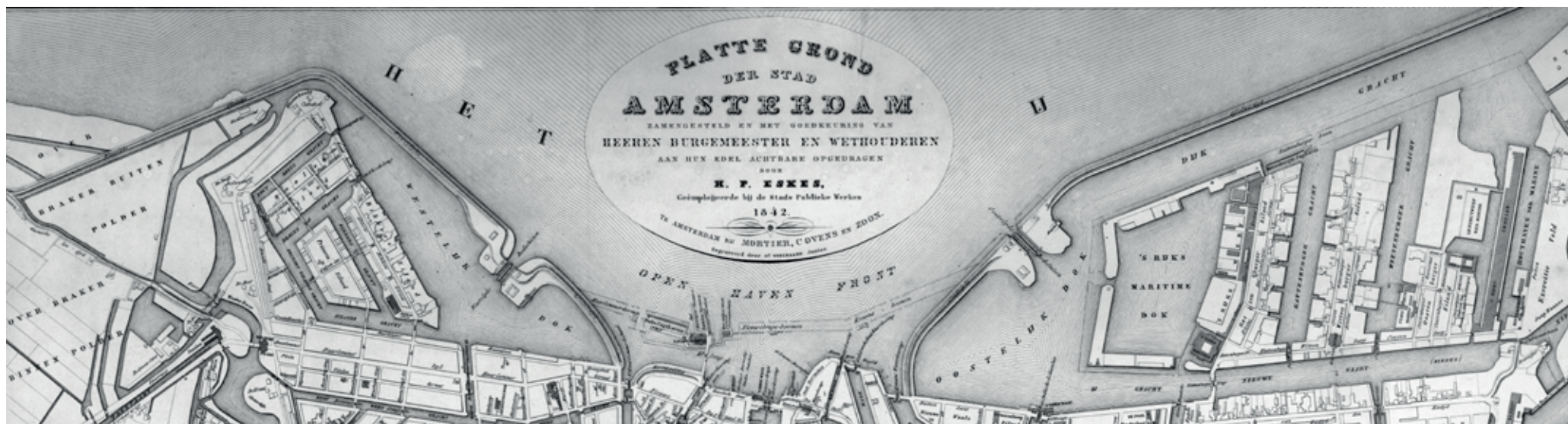
Het stadsbestuur en ieder die zich met de prijsvraag bezig had gehouden was verontwaardigd dat de jury dit plan bekroond had. Dit was geen oplossing, maar de doodsteek voor de havenactiviteiten van Amsterdam. De inzendingen kwamen onder motto binnen en de winnaar, onder het motto *Amsterdams redding*, bleek inspecteur-generaal der Waterstaat Jan Blanken Janszn. te zijn. Het is tussen Blanken en Amsterdam nooit meer goed gekomen! Dat wil niet zeggen dat ze van hem af waren. Blanken wist Napoleon te interesseren voor het plan en die liet het onderzoeken. Van uitvoering kwam het niet door Napoleons nederlaag in 1813 en het einde van het Franse tijdperk. Blanken zat niet bij de pakken neer en wist aansluitend koning Willem I warm te krijgen voor het plan. Ook die bekeek het plan welwillend en liet voor de uitvoering zelfs geld reserveren in de staatbegroting. De oprisping van Napoleon in 1815 en de inspanning van Nederland daarbij, had de staatskas



echter geplunderd en het plan verdween weer op de plank. In 1821 schreef de overheid ook een prijsvraag uit, die eveneens door de Hollandsche Maatschappij van Wetenschappen georganiseerd en beoordeeld werd. De vraag was min of meer welke voorzieningen in het IJ getroffen moesten worden om het sinds 1817 in aanleg zijnde Groot Noordhollands kanaal optimaal te laten functioneren. De prijs werd gedeeld door A.F. Goudriaan, een collega van Blanken bij Rijkswaterstaat, en D. Mentz, hoofdingenieur bij dezelfde Rijkswaterstaat. Beide plannen kwamen er op neer dat er nu een dam in het Buiten-IJ gelegd werd, van Diemen over Pampus naar de IJdoorn. Als alternatief voor het peperdure Noordhollands kanaal stelde Goudriaan voor een [kanaal door Waterland](#) en

Boven: Het tracé van het Noordhollands kanaal van Alkmaar naar Den Helder.

Links: Een schip in het ijs aan het begin van het Noordhollands kanaal bij het Tolhuis.



door Marken te graven, zodat Pampus omzeild werd. Mentz wilde ook geen Noordhollands kanaal; hij stelde voor Holland op z'n smalst te doorgraven bij Velzen. Dat zou nog duurder worden dan het reeds begonnen kanaal, maar de financiering zou voor een niet onbelangrijk deel gedragen worden door de drooglegging (en verkoop) van het IJ ten westen van Amsterdam. Bij beide oplossingen was de volledige afdamming van het IJ noodzakelijk. Amsterdam was weer in alle staten en ging toen nog liever akkoord met het Groot Noordhollands kanaal, dat in 1824 opengesteld werd. Voor de daarbij nog steeds nodige afdamming van de stad werd een lapmiddel bedacht: het Wester- en Oosterdok die toch het havenfront open zouden laten en elk voorzien zouden zijn van een sluis. Door de oplopende spanningen met de Belgen had de regering andere zorgen en gaf met tegenzin toe. De aanleg van de dokken werd

onmiddellijk opgestart en in 1832 werd het Oosterdok opengesteld en in 1834 het Westerdok.

In 1850 werd het plan van Mentz nog eens opgediept en verder uitgewerkt. In 1861 werd het plan voor het Noordzeekanaal aan de regering gepresenteerd en in 1863 bekrachtigd door een wet. In Amsterdam waaide een andere wind op dat moment en de inbreng van de Kamer van Koophandel (sinds 1811) legde gewicht in de schaal. Er was geen plaats meer voor sentimenteel gedweep met het IJ als toegang tot de wereld en bakermat van Amsterdams welvaren. Er was een voorwaarde: Amsterdam wilde het kanaal zelf aanleggen zodat zij heer en meester over het gebruik bleef. Het valt buiten de wederwaardigheden van het Open Havenfront om vast te stellen dat het ze niet gelukt is. De kanaalmaatschappij ging failliet en het project moest door de overheid gered worden.

Boven: De aanleg van Wester- en Oosterdok hebben hun beslag gekregen, zoals deze kaart van 1842 laat zien.

Meer weten? *Amsterdam en de afdamming van het IJ*, G.J. Borger in: *Ons Amsterdam* jg. 28, pp. 226-233



Oosterdok

Op deze foto's wat impressies van het Oosterdok. Linksboven de bouw van de sluizen, rechtsboven diezelfde sluizen in 1890, linksonder schepen voor anker in het dok in 1865 en rechtsonder de voorloper van de Pollux, het opleidingsschip Zeehond.



Ooster- en Westerdok

In juli 1829 ging de eerste paal voor het Oosterdok de grond in en op 11 juni 1830 werd de eerste steen voor de sluis gelegd. In 1832 werd het dok feestelijk geopend. Op 5 mei van dat jaar werd het korvet Van Speyk als eerste door de Oosterdoksluis geschut. Het Westerdok kostte wat meer hoofdbrekens door de ter plaatse slappere bodem. Er werd een wijziging in het tracé aangebracht, korter bij de wal, en hier kon de eerste steen pas in 1832 gelegd worden, waarna het dok in 1834 geopend kon worden. De scheepsbouw in het Westerdok maakte redelijk slim gebruik van de nieuwe omstandigheid en de diverse werven op het Bickerseiland floreerden nog vele jaren. De Westerdoksdijk had echter de Haarlemmerhouttuinen van het IJ afgesloten. Voor zover hier nog houtopslag plaatsvond werd die naar een noodopslag in het IJ overgebracht tot in 1873 eindelijk de Houthaven ten westen van de stad geopend werd. De Haarlemmer



Houttuinen verpauperden aansluitend en de wallenkant werd volgebouwd met huizen en andere bouwsels. Dat maakte het van een nijvere kade met uitzicht over het IJ tot een smalle, groezelige straat. De Westerdoksdijk was weloverwogen ontworpen en werd doorgetrokken tot de Spaarndammerdijk. Hij vormde zodoende een nieuwe zeewering, waardoor de Hogendijk zijn functie verloor. Amsterdam kocht van het Hoogheemraadschap Rijnland die Hogendijk tot het punt waar die op de Westerdoksdijk aansloot en vlakke hem af. Dat werd de ruggengraat voor een nieuwe woonwijk: de Zeehelden- en Spaarndammerbuurt.

Boven: De eerste schutting door de Oosterdoksluis betrof het korvet Van Speyk.

Links: De Oosterdoksdijk met uitzicht over het Open Havenfront., richting het westen..



Het Oosterdok omvatte zowel de vroegere Admiraliteitswerf als de uitgebreide VOC-werven. De laatsten lagen er werkeloos bij sinds het opheffing van de VOC. Dit was meer de ontbinding van de Amsterdamse kamer die mogelijk werd door de omwenteling door de Bataafse Republiek en de overname van het bestuur van overzeese gebieden door de overheid (1795). Het octrooi werd nog twee maal verlengd tot 1800 maar al in 1798 werd de Amsterdamse kamer van de VOC formeel ontbonden en de schulden en bezittingen door de Bataafse regering overgenomen. De overige kamers werden pas in

Boven: Het Westerdok in 1862, gezien naar de Westerdoksdijk en de zweminrichting.

Rechts: Beide dijken kregen in 1858 een landhoofd, aanlegplaatsen voor grote zeeschepen.

1803 ontbonden. In 1828 was het bedrijfsterrein in gebruik genomen door de Koninklijke fabriek van stoom en andere werktuigen, die met ondersteuning van koning Willem I was opgericht door Paul Fentener van Vlissingen en Abraham Dudok van Heel. Er werd nog wel eens iets drijvends gebouwd op die werf, maar schepen waren daarbij een rariteit.

De Admiraliteitswerf, tot 1795 een Amsterdamse aangelegenheid, werd een werf van de landelijke marine en na 1813 Rijkswerf. Na het opheffen van de werf in 1915 werd het complex als opleidings- en keuringscentrum gebruikt en voor personeelshuisvesting. We kennen het dan als het Marineetablissement.

Voor beide voormalige werven (en wat er nog aan particuliere werven over was) vormde de Dijksgracht, die tussen de eilanden en de Oosterdoksdijk lag, een ruime verbinding met de Oosterdoksluis.





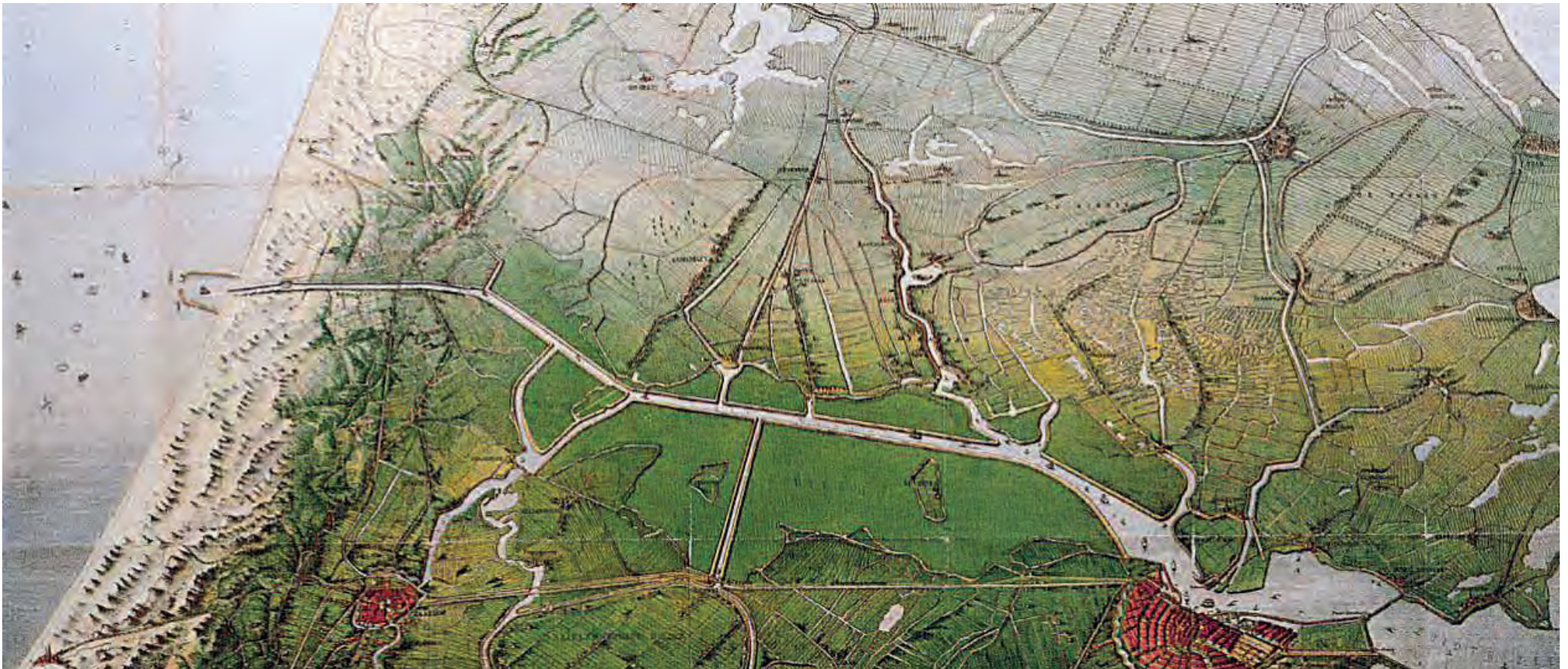
Wat impressies van het Westerdok van eind 19e eeuw, met linksonder het sluiscomplex rond 1850.

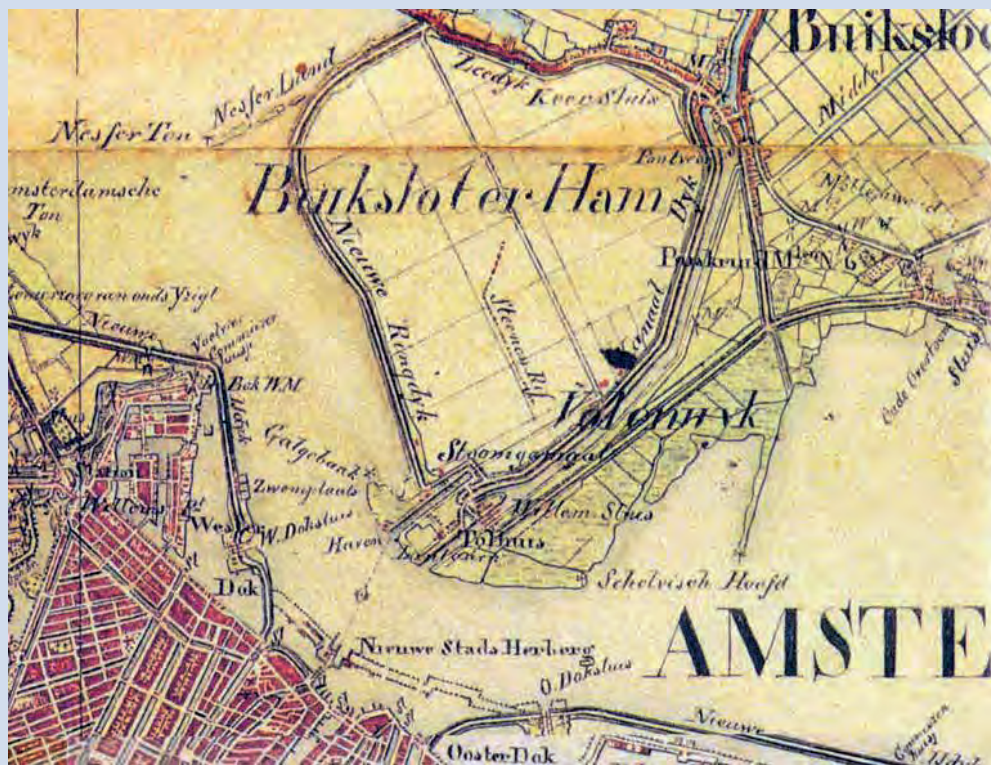


In 1858 werd het Westerhoofd en in 1859 het Oosterhoofd in het IJ geplempt, als aanlegplaats voor grotere (en dieper stekende) vracht- en veerscheppen op buitenlandse bestemmingen (zie kaartje pag. 13). Voor de Nederlandse schepen die dieper staken werden in 1883 de Oostelijke Handelskade en in 1903 de Sumatra-/Javakade en Suriname-/Levantkade (die namen kregen ze pas in 1914) geplempt. Opvallend is, dat toen in 1876 het Oosterhoofd in het oostelijk stationseiland (zie hieronder) opgenomen werd, de schepen op Liverpool/Manchester en Hamburg/Bremen hier bleven aanleggen. Met

de aanleg van Wester- en Oosterdok verdween een groot deel van de palenrijen voor het havenfront en door de beide landhoofden nog eens een deel van het restant. De laatste resten van die palenrij werden in 1863 verwijderd, als voorbereiding op (waar we ons direct druk over gaan maken) de aanleg van de stationseilanden in het open havenfront en de bouw van het Centraal Station.

Medio negentiende eeuw volgden een aantal gebeurtenissen die op 't eerste gezicht nauwelijks invloed hadden op het uiterlijk van het Open Havenfront, maar dat wel hadden op het uiterlijk van het IJ.





Buiksloterham

In 1819 begon Amsterdam met het storten van baggerspecie in de Buiksloterham. Om te voorkomen dat de bagger terugvloeide in het IJ werd volgens een tracé dat tussen de Volewijck en de Nes de noordkant van de vaargeul in het IJ volgde, een dam van rijshout gelegd, die in 1848 tot een solide dijk werd gemaakt. Daarna werd de inham leeggepompt en in 1851 viel de Buiksloterham droog. Alhoewel Amsterdam het IJ tot de Waterlandse zeewering als haar stadsgebied mocht zien, gold dat alleen voor water en niet voor de droog gemaakte ham. De overheid moest in 1844 eerst afstand

*Boven: De drooggemaakte Buiksloterham op de Topografische Militaire Kaart van 1850.
Rechts: De steenlegging voor de Oranjesluizen, door koning Willem III op 29 april 1870.*

doen van zijn rechten en het gebied aan Amsterdam overdragen. De stad liet het droogmalen en de exploitatie van de polder aan een particulier over. Zij was al tevreden met het bereikte resultaat, wat niet meer of minder was dan het verwerkelijken van de ideeën van Blanken, namelijk het versmallen van het IJ tot de vaargeul.

Noordzeekanaal

Op 8 maart 1865 ging de eerste spade voor de aanleg van het Noordzeekanaal bij Breespoel (nabij Velsen) de grond in. In 1876 werd het kanaal opengesteld. Over de aanleg van het [Noordzeekanaal](#) is een apart artikel. Ook kunt u [WIKI](#) raadplegen en de kaart op pag. 15.

Oranjesluizen

Anders dan in de plannen van Goudriaan werd de afdamming van het IJ gelegd tussen het eiland Zeeburg en de zeedijk bij Schellingwoude, dus aanmerkelijk dichterbij de stad.



In 1867 begonnen de werkzaamheden aan de Oranjesluizen, die noodzakelijk waren door de aanleg van het Noordzeekanaal. Het kanaal kon de eb- en vloedwerking door de Zuiderzee er niet bij hebben. Er werd een cirkelvormige kistdam met een diameter van 165 meter aangebracht door het slaan van ruim 9000 palen in de bodem van de IJ-monding. Die dam werd door een herfststorm vernield en moest in 1868 opnieuw aangebracht worden. Op 29 april 1870 kwam koning Willem III de eerste steen leggen voor de bouw van het sluiscomplex. Hij werd daarbij vergezeld door koningin Sophie en de prins van Oranje, die erevoorzitter van de Amsterdamsche Kanaal Maatschappij was. De koning daalde van de rand van de kistdam 52 treden af naar de bodem van de sluisput. Behalve de koning waren o.a. aanwezig voormalig burgemeester van Amsterdam en nu minister van Binnenlandse Zaken mr. C. Fock, zijn



collega's van justitie en financiën en Josephus Jitta, de voorzitter van de kanaalmaatschappij. De bouw verliep verder voorspoedig en op 18 maart 1872 kon het eerste schip geschut worden, waarna de feestelijke opening op 27 juli van datzelfde jaar plaatsvond.

Nieuwendammerham

In het kader van de aanleg van het Noordzeekanaal moest het niet drooggemaakte IJ, het deel vóór Amsterdam tot de Oranjesluizen, gekuist worden. De Buiksloterham was al in 1851 door Amsterdam zelf drooggemaakt, de Nieuwendammerham volgde in opdracht van de kanaalmaatschappij. Technisch gezien misschien niet noodzakelijk maar ter financiering van de kanaalaanleg des te meer. In 1879 viel deze polder droog en in 1881 werd hij opgehoogd tot boven kanaalniveau en verpacht. In die polder was het laatste zijkanaal (K) voor de Oranjesluizen uitgespaard, dat tegelijk toegang verschaftte tot de haven en sluis van Nieuwendam.

Boven: De Nieuwendammerham ingepolderd, zoals weergegeven op de kaart van 1881.
Links: De Oranjesluizen in gebruik, op een foto uit ± 1890...



In 1860 besloot de overheid een staatsspoorlijn tussen Amsterdam en Den Helder aan te leggen. Den Helder zou dan een overslaghaven worden en het vervoer van goederen per spoor land inwaarts geschieden. Dat was een regelrechte aanslag op de status van Amsterdam als overslaghaven en het was begrijpelijk dat de stad zich weerde tegen dit plan. Daar kwam nog bij dat de voorkeur van de regering uitging naar een spoorstation in het open havenfront, midden voor de monding van de Amstel. Een eindeloze stroom van weer, verwerpingen, tegenvoorstellen en chantagepogingen was het gevolg. Waar in de landspolitiek al sinds 1840 een stevige liberale invloed merkbaar was bleef het conservatieve Amsterdam daarin achter. Er was een gewijzigde, meer liberale samenstelling van de gemeenteraad voor nodig, toen op 23 juni 1869 de gemeenteraad met 21 tegen 15 stemmen overstag ging en akkoord ging met de

aanleg van een centraal spoorstation in het open havenfront. Dat was niet dan na de dreiging van de regering Thorbecke, dat ze de stad (letterlijk!) links zou laten liggen bij het investeren in grote infrastructurele werken in het land. De regering opteerde, daarbij gestuurd door de ingenieurs van de spoorwegen, voor een verbinding langs het IJ van de spoorwegen naar noord (Den Helder), west (Haarlem) zuid (Utrecht) en oost (Amersfoort) op één punt in een nieuw te bouwen stationsgebouw in het Open Havenfront. De gemeente zag onoverkomelijke bezwaren in een barrière tussen de stad en het IJ en stelde het Leidsebosje voor met een ringspoor buiten de Singelgracht. De Kamer van Koophandel zag een groot station in datzelfde ringspoor, maar dan ter hoogte van het huidige Sarphatipark. Beide laatste instanties waren het er in elk geval over eens dat het Open Havenfront niet in aanmerking kwam. Een eindeloos touwtrekken volgde, met na negen jaar het bovengemelde resultaat. De halsstarrige burgemeester Messchert van Vollenhoven

Boven: Een panoramafoto uit 1880, samengesteld uit drie foto's van Jacob Olie, genomen vanaf de toen net nieuw benoemde Prins Hendrikkade, de vroegere Haringpakkerij

was in 1866 afgelost door burgemeester Fock en de elk jaar liberaler wordende gemeenteraad zwichtte voor de druk uit Den Haag. Thorbecke zegevierde en liet over de uitvoering van de overheidsplannen geen gras groeien. Tussen 1872 en 1877 werden drie stationseilanden geplempt, waarvan de buitenste twee meer neerkwamen op het gedeeltelijk (tot het sluiscomplex) dempen van het Wester- en Oosterdok. Het Wester- en Oosterhoofd verdwenen in de noordoever van de buitenste stationseilanden, evenals delen van de Wester- en Oosterdoksdijs. Het laatste stukje Oosterdoksdijs tot de Buitenkant bleef liggen. Een extra doorvaart naar het Open Havenfront daarin, met wipbrug, ontsloot het Oosterdoks zodat er niet naar het IJ gesloten moest worden.

Ontwerp en bouw van het Centraal Station werd opgedragen aan



P.J.H. Cuypers, maar niet zonder hem A.L. van Gendt als adjutant toe te voegen, die de technische constructie voor zijn rekening moest nemen. Buiten dit tweetal bracht de Staatsspoorwegen nog een legertje ingenieurs mee die het eigenlijke station voor hun rekening namen.

Van de plaatsing van het stationsgebouw heeft men snel spijt gekregen. Elke capaciteitsuitbreiding van het spoor moest naar het noorden gezocht worden, wat er eind twintigste eeuw op neer kwam dat de hele De Ruijterkade totaal overbouwd werd en de rijweg tijdelijk zelfs op palen boven het IJ zweeft.

In afwachting van het in gebruik stellen van het Centraal Station werden de westelijke en oostelijke spoorlijnen vast doorgetrokken naar de buitenste stationseilanden. Het Oosterspoor kreeg als eerste

Boven: Het hulpstation van het Oosterspoor op het oostelijk stationseiland.

Links: De bouwput van het Centraal Station op het middeneiland in 1881.



in 1874 een hulpstation op het oostelijke stationseiland voorbij de sluis. In 1879 volgde het (veel grotere) hulpstation Westerdok. De sporen van deze stations lagen al in de goede richting om aanstonds op het Middeneiland op elkaar aan te sluiten. Dat was gelukkig al gereed toen in 1879 het hulpstation van het Oosterspoor helemaal afbrandde. Men was toen zelfs al doende een tweede spoor ernaast aan te leggen. Na een paar dagen reden de treinen van het Oosterspoor door naar hulpstation Westerdok en dat bleef zo tot de opening van het Centraal Station in 1889.

De bouw van het CS ging niet over rozen. Zowel de fundering van stationshal als perrons, overkapping en dijklichamen bezorgde de ingenieurs hoofdbrekens en zorgde met enige regelmaat voor oponthoud. Tijdens de bouw van de overkapping verzakte een hoek zoda-

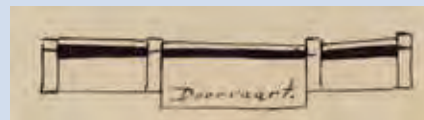
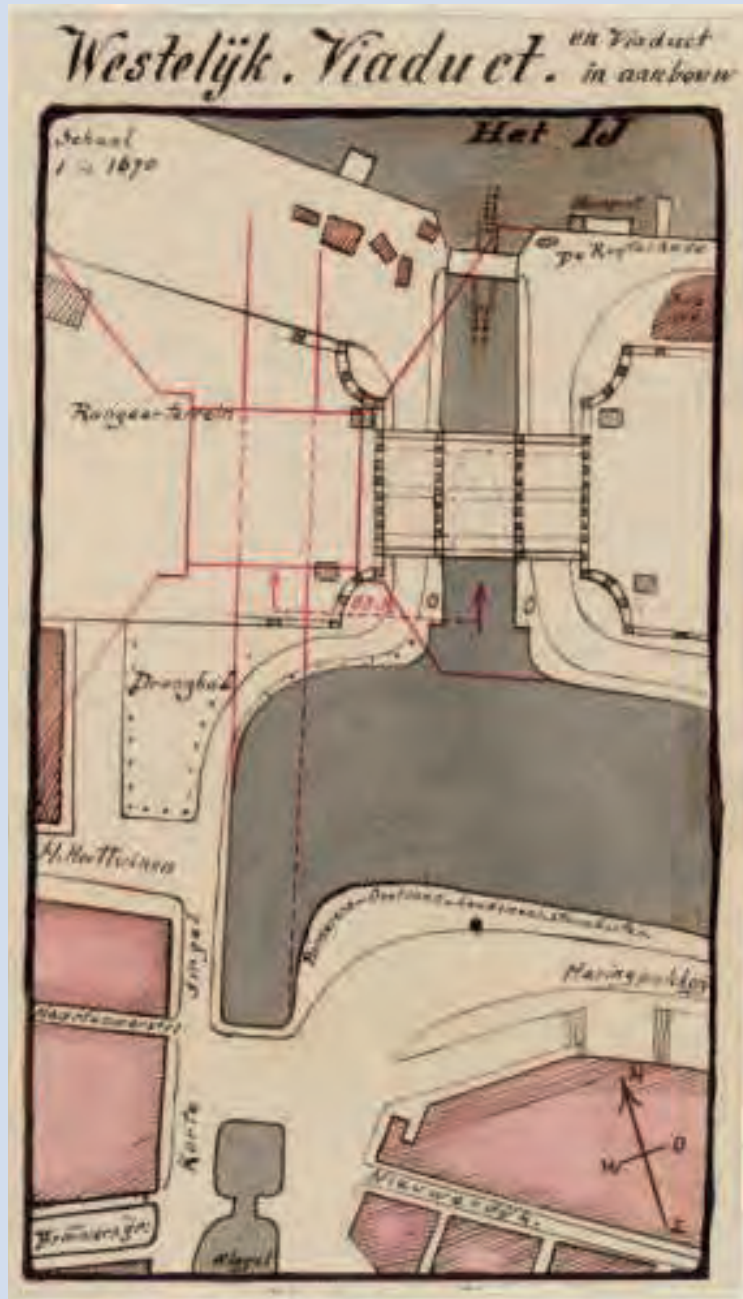
nig dat er grote scheuren ontstonden. Ook het westelijke landhoofd, de basis voor het viaduct naar het westelijke stationseiland, en de eerste peiler verzakten. Dat zou nog tot een zeer kostbare operatie leiden.

In 1880 kreeg de De Ruijterkade zijn naam. In 1882 organiseerde de stad een veiling waarop de eerste 45 percelen aan die kade werden geveild. Er stond het gemeentebestuur een gevelwand langs de gehele kade voor ogen met dezelfde allure als die van het Waalseiland (Buitenkant), dat nu het decor vormde voor het Oosterdok. Om de kopers van de percelen te animeren daarop representatieve huizen neer te zetten werden tien premies uitgelooft van f 30.000,- voor de meest geslaagde resultaten. Een gigantisch bedrag voor die tijd, zodanig dat de kopers het puikje van de Amsterdamse architecten



Boven: Het hulpstation Westerdok van de HIJSM in 1880.

Rechts: De westelijke toegang tot het IJ, tijdens de bouw in 1877.



Dankzij de onvolprezen topografische tekenaar Herman Misset weten we vrij nauwkeurig wat er met het spoorviaduct over de Westertoeegang aan de hand was. Dat was kort na de bouw gaan verzakken en dat had tegen 1905 zulke vormen aangenomen dat er besloten werd het hele viaduct opnieuw te bouwen. Dat was voor Misset hèt moment om de te slopen situatie in beeld te brengen op een manier die voor ons precies laat zien waar de schoen wrong. Behalve dat het landhoofd verzakte deed de eerste pijler dat ook, en wel zoveel dat er een kuil van 60 tot 80 cm in het spoor ontstond. Er werd 83 meter westelijker een nieuw viaduct over een te verleggen Westertoeegang gemaakt. Dat legde Misset allemaal haarfijn voor ons vast. De werkzaamheden begonnen in 1905 en werden afgerond in 1908. Bij de fundering van de nieuwe pijlers werd een voor die tijd revolutionaire techniek gebruikt, door het afzinken van betonnen caissons.



Oostelijk stationseiland

Onder, op een tekening van J. C. Greive jr, de zojuist geplempte stationseilanden rond 1877, nog vóór de bouw van het Centraal Station. Rechtsboven de rails van het Oosterspoor op de Oosterdoksdiijk en linksboven het spoorviaduct over de oostertoegang tot het IJ.



aan het werk zetten. Dat wil zeggen, die paar kopers die een perceel kochten. Op die eerste veiling in de Brakke Grond werd één perceel verkocht en in 1900 stonden er nog steeds niet meer dan zes huizen op het Middeneiland. Vooral de percelen tegen de perronoverkapping aan, zonder achtererf, waren niet populair. Op het westelijk deel stond helemaal niets omdat daar grote problemen waren met de fundering van de stationsoverkapping, het landhoofd en het spoorviaduct over de Westertoegang.

Het westelijke deel van de De Ruijterkade was deze periode schaars bebouwd geweest. Een foto van Jacob Olie uit 1890 (zie pag. 24) toont bebouwing op de hoek van de oude Westertoegang, café Zincken op nr. 50 (gebouwd 1883-'84; attractie: terras op het platte dak met uitzicht over het IJ). Even verder stond café Czaar Peter (Altink, nr. 53). Door de op pag. 21 beschreven herbouw van de Westertoegang schoof het westelijk landhoofd van het Centraal Station ook 83 meter op. Dat leverde extra percelen aan de De Ruijterkade (nrs. 39-49) op. Het afwijkend gevormde gebouw van café Zincken gaf – tot

de afbraak in 1919 – met z'n kwart cirkelvorm aan waar voorheen de hoek met de Westertoegang was geweest.

De werkzaamheden aan het nieuwe viaduct waren in 1908 afgerond. In 1911 werd begonnen aan het uitgaanscentrum De Ruijter op de percelen 39-40, onder leiding van architect Gerrit Jan Rutgers, die het in 1912 voltooide. Het was opnieuw een halfrond gebouw dat de hoek markeerde. Ook in 1912 kwam op nrs. 41-43 het kantoorpand van Groeneveld & Van der Poll (Groenpol) gereed en op nr. 44 het pand van Rederij Goedkoop. Op nrs. 45-46 bouwde Cuypers in 1916 een kantoor voor de HIJSM dat later door de NS werd overgenomen.

In 1910 nam de Staat de kosten in de begroting op voor de onteigening van een aantal panden voor de bouw van gebouwen voor het Staatspostbedrijf, de pakketpost en de telegrafie.

Met drie perrons was de capaciteit van het nieuwe Centraal Station snel uitgeput. In 1919 besloot de Staatsspoorwegen tot verdubbeling van het aantal perrons en gelijktijdig verdubbelen van het spoor in

westelijke richting. Daardoor zouden de bestemmingen Haarlem en Zaandam/Den Helder al op het station gescheiden sporen krijgen. Behalve het vaak gememoreerde vernietigende effect van die verdubbeling op de Haarlemmer- en Planciusbuurt kon een aantal panden aan de De Ruijterkade weer afgebroken worden. Dat was nodig voor de bouw van een tweede overkapping van perron 4 t/m 6 en dat betekende het einde voor de huizen De Ruijterkade 50 t/m 98. Een van de bekendste daarvan was Volkskoffiehuis De Hoop (nr.75), in 1883 gebouwd door H.P. Berlage en Th. Sanders. Verder de eerder genoemde cafés Zincken en Czaar Peter. Alleen de huizen 99 t/m 103 bleven staan tot de recente werken aan stationsemplacement van start gingen.

De in 1922 ontstane situatie, het tot de rijweg opgerukte Centraal Station, zou decennialang het beeld van de De Ruijterkade bepalen. Een grauwe massieve wand die de kade een troosteloos aanzien gaf.



De bedoelde gevelwand met chique huizen was vergeten en als je er niets te zoeken had bleef je weg van die winderige, ongezellige waterkant.

Boven: Het Open Havenfront rond 1900, gezien in westelijke richting.

Links: Het westelijke deel van het middeneiland met de voormalige Westertoeegang in 1890. Het gebouw helemaal links is Café Zincken met het platte dak, waarop een terras ingericht was. Het was bedoeld als uitzichtpunt maar de Amsterdamers vonden het er te guur en bleven, toen het nieuwtje er af was, spoedig weg. In het midden het kantoor van de HIJSM op de Droogbak en rechts daarvan de Posthoornkerk aan de Haarlemmerstraat. Op de voorgrond een scheepje van de Havenstoombootdienst die in 1880 een concessie kreeg een veer op het Tolhuis in een kwartierdienst te onderhouden. De Gemeente nam die dienst in 1897 voor eigen rekening, met de eerste Tolhuispont.



Open Havenfront

Als u dacht dat na deze genadeklap voor het vrije uitzicht vanuit de oude waterkant dat Open Havenfront met rust gelaten werd, heeft u 't mis. In de volgende decennia werd er voortdurend aan de waterkant geknabbeld, zogenaamd ter verbetering, maar intussen rukten de wallekanten op. In 1879 besloot de gemeenteraad tot naamswijziging van de Haringpakkerij, de Texelsche Kaay, de Oude Teertuinen, het Kamperhoofd, de Buitenkant en de IJ-gracht in Prins Hendrikkade. De naamgever was de broer van koning Willem III, prins Hendrik de Zeevaarder. Bij die gelegenheid werd die nieuwe weg tot hoofd-verbindingsroute tussen west en oost gebombardeerd,

Boven: Werkzaamheden aan de wallekant van de voormalige Haringpakkerij in 1928.

Rechts: Het Noord-Zuidhollands Koffiehuis, het stationsgebouw van de NHTM (1911)

wat een aanzienlijke verbreding inhield en het gladstrijken van alle obstakels. De belangrijkste was het Zeeregt, dat gesloopt werd. Het betekende ook het einde van de schilderachtige Gelderse Kaay's Waterkering, de dubbele wipbrug over Oudezijds Kolk en Geldersekaade. Tegenover het middelste stationseiland richtte de stad een plantsoen in, waar een borstbeeld van Prins Hendrik geplaatst werd. Het plantsoen heeft lang weerstand kunnen bieden aan de verkeerswolf, maar nu zijn plantsoen en borstbeeld verdwenen. Dat laatste staat nu bij het begin van de Oosterdoksdam, bij het Scheepvaarthuis (nu hotel Amrath).

Eind 1910 besloot de Gemeente een deel van de zuidoever van het Middeneiland te verhuren aan de NHTM voor de bouw van een stationsgebouw. Het jaar daarop werd met de bouw van wat we vandaag kennen als het Noord-Zuidhollands Koffiehuis begonnen.





Toegangen

Linksboven de spoorbrug Oosterspoor in 1885, linksonder de draaibrug (485) over de Oostertoegang, rechtsboven eenzelfde draaibrug (147) over de Westertoegang en rechtsonder de hefbrug als vervanging van de draaibrug 485.



Jacob Olie fotografeerde in 1895 het Centraal Station, gezien naar het westen





De Haringpakkersbrug (brug nr. 58) in 1887, hier nog als noodbrug voor de paardentram naar het HIJSM-station. De brug verdween weer toen het Centraal Station geopend werd maar begin jaren '70 kwam ze weer terug om de nieuwe autoroute van Prins Hendrikkade naar de Haarlemmer Houttuinen te ontsluiten.



Bruggen Open Havenfront

Tijdens de werkzaamheden bij het plempen van de stationseilanden werd een provisorische brug geslagen, die na het gereedkomen van het Middeneiland in zijn definitieve versie Stationsbrug (nr. 306) ging heten. Aan de westzijde van het Middeneiland kwam rond 1875-'77 de Melkmarksbrug (nr. 13) gereed en aan de oostzijde de Kamperbrug (nr. 285). Beide eerstgenoemde bruggen zijn altijd vast geweest, van de Kamperbrug was dat alleen het geval bij de eerste versie. Begin twintigste eeuw werd het een (stalen) ophaalbrug, die rond 1963 nog verbreed werd en nu weer een vaste brug is geworden. Tussen het Middeneiland en het Oostereiland kwam, behalve

Boven: Het Stationsplein in 1895, met de Stationsbrug naar de Prins Hendrikkade.

Rechts: De Melkmarksbrug (brug nr. 13) voor de Martelaarsgracht.

een spoorbrug ook een draaibrug nr. 485, Oostertoegang genaamd maar ook bekend als Harderwijkerbrug. Deze brug werd in 1931 vervangen door een hefbrug en die weer in 1971, in het kader van de IJ-boulevard) door een 23 meter brede basculebrug. Vrij recent is alles weer gesloopt en een vaste brug (nr. 485B) gelegd met ten noorden een fietsbrug (nr. 2274) en ten zuiden tijdelijk een voetbrug. Ten zuiden van de spoorbrug, waarvan er in de loop der tijd nog vier stuks zijn bijgelegd, ligt sinds 1971 een vaste brug naar de Oosterdokskade ter ontsluiting van het voormalige Postgebouw en nu bibliotheek en conservatorium. De brug krijgt soms het nummer 486, alhoewel die officieel niet bestaat. Tussen Middeneiland en Westereiland kwam in 1877 eveneens een draaibrug (nr. 147). Die verhuisde in 1908-'09 met de nieuw gegraven Westertoegang mee





naar het westen. Dat is nu een woud van vaste wegdekken geworden. De draaibrug over de Westerdoksluis (nr. 314) werd in 1959-'60 vervangen door een basculebrug, welke er tijdens de werken aan de IJ-boulevard een tweelingbrug naast kreeg. Beide bruggen zijn recent vervangen door één brede basculebrug. In 1959 werd de sluis-kolk gedeeltelijk aangepast aan de techniek voor de basculebrug, maar de sluisdeuren hangen er vandaag nog in.

De illustraties bij dit artikel komen voor het grootste deel uit de rijke collectie van de [Beeldbank](#) van het Stadsarchief Amsterdam.

Boven: De tweede Kamperbrug werd op dringend verzoek van de beurtvaart een ophaalbrug, die in 1963 verbreed werd en later weer vervangen door een vaste brug.

Li.bov: De eerste Kamperbrug was nog een vaste brug.

Li.ond: Met de uitbreiding van het Centraal Station waren ook steeds meer spoorbruggen over de Oostertoeegang nodig.. Op deze foto zijn het er al vijf.



Boven: Brug nr. 294 in de Oosterdoksdam, intussen een vaste brug geworden.
Re.bov: Een parkeergarage geplempt in het Open Havenfront, foto: 1993.
Re.ond::De Prins Hendrikkade tot racebaan verworden. De Kraansluis is volledig onder het asfalt verdwenen.



De rode lijn geeft grofweg de IJ-oever van 1795 aan. De uitstulping bij de Martelaarsgracht is de Nieuwe Stadsherberg.



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

