

DE DROOGLEGGING VAN AMSTERDAM

Een onderzoek naar gedempt stadswater

Jeanine van Rooijen, stageverslag 16 mei 1995.

INLEIDING	4
HOOFDSTUK 1: DE ROL VAN HET WATER IN AMSTERDAM	6
-Ontstaan van Amsterdam in het waterrijke Amstelland	6
-De rol en ontwikkeling van stadswater in de Middeleeuwen	6
-op weg naar de 16e eeuw	6
-stadsuitbreiding in de 16e eeuw	7
-De rol en ontwikkeling van stadswater in de 17e en 18e eeuw	8
-stadsuitbreiding in de 17e eeuw	8
-waterhuishouding en vervuiling	9
HOOFDSTUK 2: DE TIJD VAN HET DEMPEN	10
-De 19e en begin 20e eeuw	10
-context	10
-gezondheidsredenen	11
-verkeerstechnische redenen	12
-Het dempen nader bekeken	13
HOOFDSTUK 3: ENKELE SPECIFIEKE CASES	15
-Dempingen in de Jordaan in de 19e eeuw	15
-Spraaakmakende dempingen in de historische binnenstad in de 19e eeuw	18
-De bouw van het Centraal Station op drie eilanden en de aanplempingen van het Damrak	26
-De Reguliersgracht	28
-Het Rokin en de Vijzelgracht	29
-Het plan Kaasjager	33
HOOFDSTUK 4: DE HUIDIGE SITUATIE	36
BESLUIT	38
BRONVERMELDING	38
BIJLAGE: -Overzicht van verdwenen stadswater	45

Stageverslag
Geografie van Stad en Platteland
Stageverlener: Dhr. M. Stokroos
Gemeentelijk Bureau Monumentenzorg Amsterdam
Keizersgracht 12
Amsterdam
Cursusjaar 1994/1995
Voortgezet Doctoraal
V3.13
Amsterdam, 16 mei 1995

DE DROOGLEGGING VAN AMSTERDAM

een onderzoek naar gedempt stadswater

Janine van Rooijen
Driehoekstraat 22hs
1015 GL Amsterdam
020-(4203882)/6811874
Coll.krt.nr: 9019944

In de hier voor U liggende tekst staat het eeuwenoude thema 'water in Amsterdam' centraal. De stad heeft haar oorsprong, opkomst, ontplooiing, haar specifieke vorm en schoonheid, zelfs haar naam te danken aan een constante samenspraak met het water. Deze samenspraak betekende ook een voortdurende strijd om het bestaan, een strijd tegen de dreiging van overstromingen en de vervuiling en stank van het water. De ontwikkeling van Amsterdam wordt van jongs af aan bepaald door haar ligging aan het IJ en de Amstelmonding. Naast onder andere de verdedigings- en transportfunctie had het stadswater allereerst als functie de afvoer van overtollig water. Later speelde het stadswater ook uit esthetisch oogpunt een grote rol.

De betekenis van het water is in de loop der eeuwen veranderd, wat duidelijk zijn neerslag op de structuur van de bebouwde omgeving heeft gehad. Waar het waterelement ontbrak heeft men het in de loop der tijd doen ontstaan (denk aan het graven van nieuwe grachten), waar het teveel was heeft men het doen verdwijnen. Waar lange tijd het water de stad bedreigde, lijkt het wel alsof de stad sinds het midden van de vorige eeuw een bedreiging vormt voor het water. Het wateroppervlak in de stad is sindsdien sterk verminderd. Over stadswater dat visueel aan het Amsterdamse stadsgezicht is onttrokken gaat dit verhaal,

De karakteristieke aanleg van de Amsterdamse binnenstad: de middeleeuwse kern omgeven door de drie concentrische 17e-eeuwse grachtengordels, het stramien van grachten en straten bepaalt het gezicht van de stad. Dit stadsbeeld, en daarmee de verhoudingen tussen de bouwhoogte en de afstand tussen de gevelwanden, de huizen weerspiegeld in het grachtenwater, is met name in de tweede helft van de 19e eeuw verstoord door het dempen van stadswater.

Volgens het Rapport inzake de demping van stadswateren uitgebracht door de Amsterdamse Raad voor de Stedebouw in 1974 tasten dempingen de stedelijke structuur op ingrijpende en permanente wijze aan en worden, in tegenstelling tot andere ontluisteringen in de stad (zoals verkrotting, verval, vervuiling) door de overheid zelf uitgevoerd. *"Het dempen van stadswater is een onderdeel van het veel meer omvattende vraagstuk van de ontluistering van de binnenstad. (...) De Raad is van mening dat de monumentale waarde die de Amsterdamse binnenstad in zijn plattegrond en oude bebouwing vertegenwoordigt, zowel voor de welvaart van de stad als voor het welzijn van de bewoners en bezoekers, een nauwelijks hoog genoeg te schatten betekenis bezit".*

Niet iedereen zal het hiermee eens zijn, maar dat is niets nieuws. Ook in de vorige eeuw waren er voor- en tegenstanders van demping; allen met hun eigen motieven die ons best begrijpelijk in de oren klinken als we ons in de situatie van de tijd inleven. Men worstelde bijvoorbeeld met verkeersproblemen in de binnenstad wat nog steeds het geval is. Wij lopen, fietsen en rijden over straten die eeuwenlang grachten waren. De huidige verschijning lijkt vanzelfsprekend, maar wat daaraan vooraf ging realiseren we ons vaak niet. Het zoeken naar achtergronden en beweegredenen van voor- en tegenstanders van de dempingen doet je in ieder geval met hele andere ogen door de stad fietsen. Er is in de loop der eeuwen meer gedempt dan menigeen zou verwachten. En dan zijn er ook nog al de plannen die niet tot uitvoer zijn gebracht; teveel om hier te behandelen (zie het overzicht van dempingen in de bijlage).

De nadruk in dit verhaal zal gelegd worden op het stadswater in de bebouwde binnenstad dat aan het oog onttrokken is in de 19e en begin 20e eeuw. De vele dempingen die in deze periode zijn uitgevoerd hebben gezorgd voor ingrijpende veranderingen in het stadsbeeld. Er zijn een aantal concentraties van dempingen te onderscheiden die grofweg zijn te vinden tussen 1865/72, 1882/84, 1889/95 en 1934/37. Aan de hand van een zestal specifieke cases zullen de meest spraakmakende en ingrijpende dempingen behandeld worden. De cases behandelen de dempingen in een specifiek gebied en zijn dus niet chronologisch geordend naar dempingsperiode.

Vervolgens zal in een verhandeling over de huidige situatie aangetoond worden dat dempingen niet alleen tot het verleden behoren, maar nog steeds plaatsvinden. Uiteraard zal eerst aan de hand van een korte geschiedenis de rol van het water voor Amsterdam in de loop der eeuwen worden toegelicht.

Met dit stageonderzoek, waarin de dempingsgeschiedenis in beeld wordt gebracht, wil het

Gemeentelijk Bureau Monumentenzorg een bijdrage leveren aan het themajaar 1995 'Amsterdam en water'.

Hopelijk kan een ieder zich met behulp van dit schrijven een voorstelling maken van de vele mooie grachten die Amsterdam rijk was en tot de conclusie komen dat behoud van het nog aanwezige stadswater een belangrijk streven is voor een stad als Amsterdam.

"Een stad gegroeid als waterstad kan nimmer een schoone landstad worden" (...), "ontneemt men haar het water, dan zal zij worden een onharmonisch geheel vol lelijke tegenstellingen" (J. van Eek, 1936).

HOOFDSTUK 1: DE ROL VAN HET WATER IN AMSTERDAM

Ontstaan van Amsterdam in het waterrijke Amstelland

De stedenbouwkundige opbouw van Amsterdam heeft zich van het begin af aan ontwikkeld vanuit een nederzetting rond de Amstelmonding bij het IJ. Waarschijnlijk waren de eerste bewoners Waterlanders, gevlucht voor de vele overstromingen aldaar. Amstelland (=waterland) was een drassig veengebied en werd als gevolg van de hoge grondwaterstand doorkruist door waterloopjes, die afwaterden op de Amstel. Het geringe verval van de Amstel en de getijdengevoeligheid van het IJ maakten waterbeheersing noodzakelijk (D. De Loches Rambonnet, 1993). In het begin van de 13e eeuw werden de Amsteloevers bedijkt en via een dam met elkaar verbonden. Door middel van de ingebouwde sluis kon men het Amstelwater beheersen en zo de nederzetting beschermen tegen het opstuwende IJwater. Door de aanleg van dammen en dijken was er een natuurlijke haven ontstaan tussen het IJ en de Dam: het Ammerak (=Damrak). De dijken langs de Amsteloevers (de Nieuwendijk en de Warmoesstraat) werden ten behoeve van bewoning opgehoogd. De woonplaats kreeg de naam Amstelledamme. De bewoners waren vissers, boeren, kooplieden en schippers en kregen in 1275 van graaf Floris V tolvrijheid voor de handel in Holland. Amsterdam ontwikkelde zich langzamerhand als haven- en handelsstad, waarbij de dam in de Amstel fungeerde als overslagpunt voor goederen (J.H. Kruizinga, 1955).

De rol en ontwikkeling van stadswater in de Middeleeuwen

Met het verkrijgen van het stadsrecht rond 1306 moest Amsterdam zich gaan versterken. De uitbreiding en verdediging van de stad voltrok zich als het ware als een natuurlijke ontwikkeling. Om de bestaande stad heen werden evenwijdig grachten gegraven waarbij de opgegraven grond aan de binnenzijde tot wal werd opgeworpen, een werkwijze die 'aanmodderen' werd genoemd. Zo ontstonden allereerst de Oude- en Nieuwezijds Voorburgwallen gevolgd door de beide Achterburgwallen in 1380. Aan de IJkant werd de stad aan de Nieuwe Zijde al voor 1404 door aanplemping aangelegd. De aanplemping aan de Oude Zijde volgde later. In 1424 werden aan verschillende personen percelen water verkocht om "*te dempen ende te werven*" onder voorwaarde dat de aangeplempte grond 20 voet (=6 m.) onbetimmerd moest blijven liggen "*tot enen vrijen heerstraet*" (J. de Breen, 1953, p.37).

Het doorspuiingssysteem was simpel. De Voor- en Achterburgwallen werden door de Oudezijds Kolksluis en de Oude Haarlemmersluis van het IJ afgeschermd. Samen met de Damsluis konden deze twee bij eb opengezet worden. Het water uit de Burgwallen kon zo door water uit de Amstelboezem ververst worden, terwijl het vuile water in het IJ stroomde. Bij vloed werden de sluisen gesloten zodat het brakke IJwater buiten de stad bleef (D. De Loches Rambonnet, 1993, p.117). Het simpele systeem bleek te werken want het stadswater was nog schoon. Dit was van belang voor het uitoefenen van vele ambachten, met name voor het brouwen van bier, maar ook voor andere activiteiten. Zo had de Amsterdamse schutterij in 1394 het privilege gekregen om in de stadsgrachten te vissen. Toch dreigde de watervervuiling: al in 1413 werd de eerste keur uitgevaardigd die het werpen van afval in het IJ en de grachten verbood.

Op weg naar de 16e eeuw

In de loop van de 15e eeuw werd de stad wederom uitgelegd met het graven van verdedigingsgrachten om de bestaande stad heen; de Gelderse Kade, de Kloveniersburgwal en het Singel. Deze uitbreiding betekende tevens een uitbreiding van het waterstaatkundige systeem.

Amsterdam was, richting 16e eeuw, uitgegroeid tot een belangrijke havenstad door haar gunstige ligging ten opzichte van de Zuiderzee en haar achterland. Men dreef handel met de Oostzeelanden en Zuid Europa, waarbij Amsterdam fungeerde als stapelmarkt waar goederen werden opgeslagen. De ladingen van grote schepen werden met lichters en dekschuiten door de grachten gevoerd, op weg naar de pakhuizen. Met de toename van het scheepsverkeer in de grachten nam ook de verzilting en daarmee de vervuiling van het stadswater toe. Door stormvloed en waren de zeegaten bij Texel groter geworden met als gevolg grotere eb en vloed bewegingen in het IJ waardoor het water sterker verziltte. Tevens bemoeilijkte het brakke water de waterverversing, het stroomde niet goed terug in het IJ waardoor de grachten dichtslibden en vervuilden. Het werd noodzakelijk om het vervuilde grachtenwater te scheiden van het schone Amstelwater aangezien dit gebruikt werd voor agrarische doeleinden. Hiervoor werden de Grimnesseluis en de Osjessluis gebouwd. Er ontstonden zo twee zelfstandige gebieden met een eigen waterniveau, onafhankelijk van het IJ en Amstelpeil, gescheiden door sluizen. Deze gebieden, boezems genoemd, werden aangeduid met kleuren: de oranje boezem aan de Oude Zijde en blauwe boezem aan de Nieuwe Zijde (D. De Loches Rambonnet, 1993, p. 118).

De vervuiling van het water had grote gevolgen voor de drinkwatervoorziening. In 1530 verklaarde de stedelijke overheid nog dat grachtwater "*costelijck*" was "*voor gebruik in de keuken*" maar de schrik sloeg toe bij een voorgenomen bezoek van Keizer Karel V in 1540 dat hij zich "*de doedt drinken souden*". Het bezoek werd vervolgens sterk afgeraden. Voor drinkwater was men ondertussen aangewezen op de regenbakken en welputten in de stad, maar echt schoon was ook dit water niet: het vuil van de daken spoelde met de neerslag mee en het water was vaak vergiftigd door het lood uit de dakgoten (R. van Gelder, 1987, p.64).

Stadsuitbreidingen in de 16e eeuw

Met de nieuwe stadsuitbreidingen in de 16e eeuw werd het systeem van de gescheiden stadsboezems ingewikkelder. Elke nieuwe uitbreiding betekende nieuwe buiten- en binnensluizen en waterkeringen. De bestaande structuur van de stad moest worden aangepast aan de nieuwe uitbreidingsplannen: stadswater dat 'in de weg zat' werd gedempt, nieuwe eilanden verzezen door aanplemping. In 1585 werd een nieuwe verdedigingsgracht aan de Nieuwe Zijde aangelegd (deel van de huidige Herengracht), gevolgd in 1590 door de langverwachte omwalling van de buitendijks gelegen Lastagebuurt aan de Oude Zijde. Aan de IJkant van de Lastage was het moerassige deel door aanlanding en ophoging al bruikbaar gemaakt. De zich in de Lastage bevindende scheepswerven verplaatsten zich naar drie buitendijks aangeplempte eilanden; Rapenburg, Uilenburg en Marken (ofwel Valckenburg). Een gedeelte van de Lastagesloten (Sacksloten) werd gedempt om het gebied beter in te richten voor bewoning. Ook de Raamsloot op het Rusland, die in 1537 was gegraven ten behoeve van de laken ververs die hun droogramen hadden staan op het terrein buiten de vest bij de Amstel (tussen de latere Groenburgwal en de Raamgracht), werd aan het einde van de 16e eeuw gedempt (A.E. D'aüly, 1935, p.50).

Ondertussen was het aangeplempte eiland Vlooienburg (het huidige Waterlooplein) binnen de vesting opgenomen. Aan de Nieuwe Zijde werd de Nieuwezijds Kolk alsmede de Oude Braeck bij de Nieuwendijk, die was ontstaan als gevolg van een doorbraak, gedempt. Met de groei van de stad groeiden ook de zorgen over de kwaliteit van het drinkwater.

De rol en ontwikkeling van stadswater in de 17e en 18e eeuw

De komst van duizenden, veelal Joodse migranten na 1585 bracht een stimulans voor de Amsterdamse economie teweeg. Ook politiek gezien was er na de Alteratie van 1578 (toen Amsterdam na tien jaar Spaanse trouw overging naar de kant van de Opstand) een nieuwe tijd aangebroken. De stad groeide in de 17e eeuw uit tot handelscentrum van Europa. Vooral de internationale zeehandel en aanverwante bedrijven floreerden door de grote inbreng van de in 1602 opgerichte Verenigde Oostindische Compagnie. Het water bleek in zijn functie als transportader een grote rol te spelen in de rijkdom van Amsterdam. Rond 1650 was Amsterdam het knooppunt in het netwerk van beurt- en trekschuiten gericht op het personen- en goederenvervoer.

Rond 1750 kreeg Amsterdam te maken met een economische teruggang, al bleef de Amsterdamse welvaart voor sommigen redelijk behouden door de handel met de koloniën. Amsterdam in de 18e eeuw wordt wel omschreven als een stad in verval; de groei van de stad en haar inwoners stagneerde tot halverwege de 19e eeuw.

stadsuitbreiding in de 17e eeuw

Voor de opvang van de grote bevolkingsgroei in de 17e eeuw (tot bijna 100.000 inwoners in 1600) werd allereerst de bestaande bebouwing verdicht. Open plekken werden bebouwd en om meer ruimte te creëren werden delen van 'oude' grachten overkluisd, bijvoorbeeld een deel van het Rokin voor de bouw van de Beurs van Hendrik de Keyser en een deel van de Kloveniersburgwal, waardoor de Nieuwmarkt in 1614 ontstond. Ondanks deze verdichtingen bleek uitbreiding al gauw noodzakelijk. Het in 1609 goedgekeurde fortificatieplan bestond uit drie concentrische grachtengordels, met brede kaden en erven, bedoeld als woonplaats voor de gegoede burgerij. Het stelsel voorzag ook in de aanleg van een aantal dwarsgrachten om de stank en 'quade lucht' te vermijden en het water te kunnen verversen. Om droog te wonen was een goede afvoer van het grondwater en ophoging van de bouwgrond nodig. Naast de grond die bij het graven van de grachten tevoorschijn kwam werd voor de ophoging ook wel zand per schip aangevoerd en over het bouwrijp te maken terrein uitgespreid, waarna de grond in moest klinken. Rond 1610 werden allereerst drie westelijke eilanden in het IJ aangeplempt: Bickers-, Realen- en Prinseneiland, waarna men in 1613 bij de Brouwersgracht begon met het graven van het grachtenstelsel tot aan de Leidsegracht. Voor de ambachten (die uit de nieuwe grachtengordel werden geweerd) werd de Jordaan, 'het Nieuwe Werk,' bestemd. De bebouwing van de Jordaan volgde het bestaande agrarische patroon van paden en sloten en gaf zodoende geen goede aansluiting op het hiërarchische grachtenstelsel. Om regelmaat in het stedenbouwkundige patroon te bereiken werden soms sloten gedempt, paden dichtgegooid en overbouwd (R. Kistemaker, 1993, p.82). Zo werd pas in 1650 de Braeck gedempt, een moerassig gebied ten noorden van de Palmgracht.

Tussen 1650-55 was men actief met het aanplempen van drie Oostelijke eilanden: Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg, alsmede het Nieuwe Waalseiland. In 1662 werd, ter voorbereiding van het volgende stuk grachtengordel, het Heiligeweg-burgwallepje gedempt (het huidige Koningsplein). Vervolgens begon men in 1663 met het graven van het tweede deel van het grachtenstelsel van Leidsegracht tot de Amstel. Hier werd tegelijkertijd ook aandacht aan de stedenbouwkundige invulling gegeven. Brede kaden, met daarlangs rijen bomen (pas na de bouw van de grachten geplant), mooie bebouwing en het water als sierlijk element voor de deur zouden bijdragen aan de sfeer en het exclusieve karakter van de grachtengordel. De bomen zorgden niet alleen voor verfraaiing, maar brachten ook de 'soete' lucht in de stad, en dat was voor de maatschappelijke bovenlaag een verademing zoals we verderop zullen zien.

waterhuishouding en vervuiling

De uitbreidingen in de 17e eeuw hadden grote gevolgen voor de waterstaatkundige situatie. Er waren steeds meer nieuwe sluizen en waterkeringen nodig, wat een langer oponthoud voor de schepen betekende, een slechte zaak voor de handel. Boezems moesten worden uitgebreid en er kwamen zelfs nieuwe boezems bij, zoals de laaggelegen Jordaan (de rode boezem). Na de bouw van de Amstelsluizen in 1672 (waardoor het stadspeil onafhankelijk van het Amstelpeil was geworden) bestonden er zeven gescheiden waterniveaus, terwijl ook het getijgevoelige, brakke water nog steeds tot diep in de stad doordrong. Door verversing trachtte men de kwaliteit van het water te verbeteren. Bij hoge vloed werd het IJwater ingelaten, door de stroming die dit veroorzaakte hoopte men de grachten door te spoelen en voldoende diep te houden. Alle waterstaatkundige ingrepen ten spijt; er was een ingewikkeld systeem ontstaan dat de waterverversing niet had verbeterd. Lozing van het vuile stadswater bleef moeilijk onder bepaalde weersomstandigheden, terwijl de watervervuiling toenam door het lozen van afval in de grachten, zoals het volgende citaat illustreert:

"Het graven der grachten was amper begonnen of men moest constateren dat gemakzuchtige burgers ze als vuilnisbak gebruikten. De grachten raakten 'Met veel vuyligheyts ende harde materien van steen ende anders vervuyt ende vervult'. Minder brave poorters namen niet de moeite hun vuil naar de daartoe bestemde vuilnisschuiten te brengen, maar vlak bij huis plompverloren in de plomp te kieperen: 'Hoy, stroo, stucken van tegelen, steenen, puyn, kringen koemest, longen, lever, pense ofte eenige andere vuylnisse'. Terwijl stadsmoddermannen al baggerend reinheid en diepte van de grachten poogden te handhaven, leek een (niet zo) goed deel van de burgerij [door de vuillozing] naar snelle demping te streven. Dat heilloze pogen werd in 1634 strafbaar gesteld. Voor volwassenen kwam de boete op drie gulden, voor kinderen onder de 14 jaar op één gulden" (M.G. Emeis jr, 1975, p. 168). Daar kwam nog bij dat niet iedereen gebruik maakte van de beerput op het eigen erf, maar al te vaak loosde de rioolpijp voor de afvoer van fecaliën op de gracht. In 1663 werd hier tegen een keur uitgevaardigd, maar de situatie bleef door een gebrek aan overheidscontrole onveranderd. Niet alleen werd de doorstroming, de zuivering en de vrije vaart belemmerd door vuil, maar ook door obstakels te water. Grachten graven betekende bruggen bouwen, waar men al gauw gratis allerlei vaartuigen onder stalde. Een ander probleem, volgens het stadsbestuur, was het zedelijk verval: hoe meer grachten, des te meer zwemmers, des te meer 'oneerbaerheid'.

In 1673 trachtte de net aangetreden burgemeester Hudde (die ook de Amstelsluizen had ontworpen) het ingewikkelde watercirculatiesysteem te vereenvoudigen, met als uiteindelijk doel de verschillende waterniveaus op één peil te brengen (wat in de 18e eeuw uiteindelijk leidde tot samenvoeging van de stadsboezems). Belangrijk was de aanleg in 1681-82 van een nieuwe waterkering langs de huidige Prins Hendrikkade die het brakke IJwater kon tegenhouden. De Nieuwe Vaart werd verlengd tot Zeeburg en diende voor het lozen van vuil stadswater. Voor het uitslaan van overtollig stadswater werden water en windmolens in gebruik genomen (D. De Loches Rambonnet, 1993, pp. 123-126). Helaas konden ook deze maatregelen niet bijdragen tot een feilloze waterverversing in de grachtengordel. *"Het rottend amalgaan van organisch afval, dag in dag uit in de gracht gestort, vaak nog omwoeld door schuiten, veroorzaakte vooral 's zomers een ondraagelijke stank die zelfs voor Amsterdammers uit de 17e en 18e eeuw, met een veel hogere irritatiedrempel, niet te harden was. Welgestelde Amsterdammers ontvluchtten de 'walmende'stad'" (R. van Gelder, 1987, p.64). Men dacht dat de 'kwelijke dampen' die uit de grachten opstegen ziekten veroorzaakten. Een verband met besmet drinkwater werd nog niet gelegd. Amsterdam kon zelf niet voorzien in drinkwater. Schoon water werd met waterschuiten gehaald uit de Vecht en werd verkocht op vaste ligplaatsen. De waterhalers verenigden zich in de 18e eeuw in de Versch-Water-Sociëteit. Als vanouds speelden de bierbrouwers een grote rol bij het verkrijgen van schoon water.*

HOOFDSTUK 2: DE TIJD VAN HET DEMPEN

De 19e en 20e eeuw

In de tot nu toe beziene historie van de stadsaanleg van Amsterdam heeft het dempen van stadswateren op zichzelf geen negatieve betekenis gehad. *"Het ophogen van drassige grond, het verbreden van het begaanbare oppervlak door aanplemping en het tot stand brengen van nieuwe eilanden, behoren, evenals het graven van grachten, tot de grondwerken welke nodig waren om de stad te kunnen bouwen en uitbreiden. Het leidde tot de bijzondere stedenbouwkundige structuur, waarin de infrastructuur van waterwegen een veelzijdige functie speelde, en onderdeel was van het harmonische stadsbeeld"*. Een stadsbeeld waarin de verhoudingen van kademuren, walkanten, bebouwingshoogten en water op elkaar waren afgestemd, aangevuld door de houten ophaalbruggen, stenen boogbruggen en de iepenbeplanting op de kaden (Raad voor stedenbouw, 1974). De incidentele dempingen die hebben plaatsgevonden gaven geen grote veranderingen in het harmonische stadsbeeld te zien. Dit veranderde echter. De aantasting van de stedelijke structuur door de demping van stadswateren begon in het midden van de 19e eeuw met de demping van de Goudsbloemgracht, de huidige Willemstraat in de Jordaan. Al in 1830 waren er serieuze plannen geweest tot demping van het gedeelte van de Prinsengracht tussen de Leidsestraat en Leidsegracht. Zo zou er een plein voor het Gerechtshof ontstaan dat aanzien gaf en waardoor het Gerechtshof beter bereikbaar zou zijn. Het voornemen was het plein te gebruiken bij de criminele rechtspraak van Justitie. Pas in 1860 werd dit voorstel onder protest van bewoners en kooplieden verworpen; het zou te kostbaar zijn. Toch jammer vonden B en W: *"Het Paleis van Justitie zoude zonder deze demping altoos zeer onvolkomen zijn en een zeer ongunstig denkbeeld van de smaak onzer natie en van het stadsbestuur geven"* (GAA: uitgave Gemeentelijke Woningdienst Amsterdam).

De demping van de Goudsbloemgracht was als het ware de voorloper van de dempingswoede die in latere jaren losbarstte. Protest tegen dempen werd allereerst nog niet gehoord, dempen zag men als een teken van vooruitgang, als symbool van vooruitstrevendheid. Rond 1850 verwoord door Multatuli: *"De grachten die ik zal laten dempen, zoodra ik de macht heb om Amsterdam te maken tot één der schoonste hoofdsteden van Europa"* (P. Spies et al. 1991, deel I p. 21).

Context

Na de Franse bezetting verkeerde Amsterdam tot het midden van de 19e eeuw in een situatie van verval en economische laagconjunctuur. Zo'n 30% van de bevolking leefde in 1850 van de bedeling. Omstreeks 1850 krabbelde Amsterdam langzaam uit haar dal en rond 1870 was een voorspoedig herstel van de economie en de daarmee samenhangende groei van de bevolking waar te nemen na de stagnatie van de vorige eeuw. De stad bloeide, mede onder invloed van de opening van het Suez-kanaal, weer op als knooppunt voor de handel in koloniale waren door het openstellen van Nederlands-Indië voor particuliere ondernemers in 1870. Dit bracht grote investeringen teweeg zodat de handel en zakelijke dienstverlening werden gestimuleerd en Amsterdam haar positie als financieel centrum kon versterken. Door de opening van het Noordzeekanaal in 1876 kon Amsterdam nog meer van de ontwikkelingen profiteren waardoor de havenactiviteiten sterk groeiden. Na 1870 kwam ook het industrialisatieproces in Nederland op gang. De overgang van ambacht naar industrie leidde met de komst van de stoommachine tot schaalvergroting van de productie, een toenemend ruimtebeslag per onderneming en specialisatie van functies. De schaalvergroting leidde echter ook tot overlast in de wijken waar traditioneel het wonen en werken waren vervlochten en waar door de bevolkingstoename de bewoningsdichtheid flink was gestegen. De noodzaak tot stadsuitbreiding buiten de Singelgracht werd al sinds 1850 gevoeld, maar pas na 1870 werd een plan van uitbreiding, van de directeur van Publieke Werken dhr. Kalff, goedgekeurd en ontstonden er nieuwe, 'bekrompen' woonwijken. Wijken die nu bekend staan als de 19e eeuwse gordel gekenmerkt door de zogenaamde speculatiewoningbouw.

Ondertussen werd de woonfunctie in de binnenstad sterk verdrongen; het kantoor-aan-huis maakte plaats voor het monofunctionele bedrijfspand. Vooral door de komst van het Centraal Station in 1889 werd de cityvorming in de noordelijke binnenstad gestimuleerd en stegen de grondprijzen. Kantoren, warenhuizen, hotels, verzekeringsmaatschappijen en mondaine horecagelegenheden rukten op. (gebruikte literatuur: R. van Gelder, 1987, pp. 64-67, M. Wagenaar, 1987, pp. 152-160, M. Wagenaar 1993, pp. 218-234).

Tegen deze achtergrond werden in de tweede helft van de 19e eeuw dempingen van grachten, gevolgd door aanplempingen van stukken in het IJ ten behoeve van spoor- en havenwerken, uitgevoerd. De welvaart was duidelijk weer gestegen en de stad was volop in beweging. De liberale bestuurders zagen de grachten als een obstakel, als een teken van maatschappelijke achteruitgang.

De overwegingen die tot dempingen hebben geleid zijn over het algemeen terug te voeren op twee motieven, namelijk het gezondheidsmotief en verkeerstechnische motief.

gezondheidsredenen (grofweg tot 1885)

De vervuiling van het stadswater leek in de 17e en 18e eeuw al ernstige vormen aan te nemen zoals we hebben gezien. Maar in de 19e eeuw vervuilde het water nog meer door de toename van de bevolking, wat leidde tot een druk op de stedelijke voorzieningen en een te zware belasting van de grachten. Als gevolg van de hogere bewoningsdichtheid fungeerden de grachten als open riool, waar nu naast huisvuil (voedselresten en fecaliën) ook marktvuil (groente-, vis-, fruit- en slachtafval) en industrieel afval (van leerlooierijen, inktkokerijen maar ook chemisch industrieafval van waskaarsen- en sodafabrieken) werd gedumpt. Fabrieken loosden hun afgewerkte stoom en koelwater op de grachten en versnelden zo de ontbinding van het in de grachten gegooid vuil, met als gevolg een 'allesverpestende stank' (Wagenaar, 1993, p.220). Op een van zijn inspectietochten naar de woon- en leefomstandigheden in de armste buurten werd de pas benoemde stadsingenieur J.G. van Niftrik "*door den stank zoo bevangen dat men mij in reiner lucht moest buiten dragen*" (Wagenaar, 1987, p. 128). Die woon- en leefomstandigheden waren niet al te best, er was grote woningnood, werkloosheid en een groot deel van de arbeidersbevolking was door het eenzijdige voedsel ondervoed. Hoge sterftcijfers waren het gevolg. De meer welgestelde burgers uit de grachtengordel waren bezorgd over deze hoge sterftcijfers onder de voornamelijk armere bevolking. Ze werden immers voor een belangrijk deel veroorzaakt door cholera, tyfus, pokken en mazelen, een reeks van epidemische ziekten die niet stilhielden bij de grachtengordel maar ook de rijkere bedreigden (Wagenaar, 1987 p. 128). Pas in een rapport van 'de commissie tot onderzoek van drinkwater' uit 1868 werd er een verband vastgesteld tussen enerzijds besmet drinkwater, het ontbreken van riolering en stadsreiniging en anderzijds de epidemieën. Tot die tijd had men de 'kwelijke dampen' verantwoordelijk gehouden voor de epidemische ziekten. De meeste dokters uit die tijd bleven daar nog in geloven en schreven frisse lucht (buiten de stad) voor aan de zieken. Progressieve burgers drongen aan op meer bemoeienis van de overheid bij de zorg voor de hygiëne, uit angst voor besmetting maar ook uit medeleven met de arme mensen die men door meer zorg tegelijkertijd op kon voeden tot zedelijkheid. De Nederlandse Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst en later de Gezondheidscommissie, leverden kritiek op de verregaande onzindelijkheid van de grachten en straten (D. Carasso, 1977, p.255). De beperkte stadsreiniging was nog steeds in particuliere handen. In 1848 verleende de gemeente de 'verlichte' arts Samuel Sarphati een concessie voor het ophalen van fecaliën, vuilnis en rioolspice binnen Amsterdam met het doel te streven naar een betere volksgezondheid. De Maatschappij tot uitbagging der grachten streefde, evenals Sarphati, een commercieel en hygiënisch doel na. Pas in 1877 kwam de reiniging in handen van de gemeente. Amsterdam bleef een smerige stad, riolering ontbrak, waar mogelijk werd op de grachten geloosd of werden

later de fecaliën verzameld in beerkuilen en tonnen en zo afgevoerd met de zogenaamde beerwagens (G. van der Plas, 1993, p.158).

Ondanks het vele water heeft Amsterdam altijd problemen met het verkrijgen van drinkwater gehad. De schuiten met Vechtwater van de Versch-Water-Sociëteit voldeden niet. In 1854 richtte een aantal ondernemende zakenlieden de Duinwatermaatschappij op en verzorgden zo zuiver drinkwater uit Kennemerland. Het bleek een goede belegging te zijn, niet alleen qua winst, ook bleken er tijdens de cholera epidemie van 1866 beduidend minder mensen te sterven in vergelijking met andere steden waar men niet over zuiver drinkwater beschikte (Wagenaar, 1987, p. 129). De watervoorziening was dus eveneens een particulier initiatief en kwam pas in 1896 in handen van de gemeente.

De stank en vervuiling in de grachten verergerde door de slechte doorspoeling van de smallere dwarsgrachten. De doorstroming was namelijk afhankelijk van het tij, maar werd bemoeilijkt door de toenemende verzanding van het IJ. Vooral laaggelegen gebieden zoals de Jordaan werden nauwelijks door vers water bereikt. Tussen 1828 en 1834 was al een poging gedaan om de verzanding van de haven tegen te gaan door de bouw van het Wester- en Oosterdok. Door middel van een dijk in het IJ werd zo de haven afgesloten. Met de afsluiting van het IJ door de dijk bij Schellingwoude en de bouw van de Oranjesluizen in 1871 hield de beperkte reinigende werking van het getij helemaal op, zodat het stadswater in eerste instantie sterker dan voordien vervuilde. Pas na de ingebruikname van het stoomgemaal in Zeeburg in 1880 kon de waterverversing in beide richtingen plaatsvinden. Toch werd stank en vervuiling van het grachtenwater in de daaropvolgende jaren nog steeds als argument voor demping gebruikt, al gingen de eisen van het moderne verkeer als argument steeds zwaarder wegen.

Volgens de Raad voor Stedebouw (1974) verschaften het verval van walkanten, vervuiling en stank van het water de demping-uit-zuinigheid het excuus dat dit 'nuttige' werk geschiedde in het belang van de volksgezondheid.

verkeerstechnische redenen

Reeds in de 19e eeuw werd het gemeentebestuur geconfronteerd met vraagstukken over verkeer. Tot de tweede helft van de 19e eeuw was het landverkeer ondergeschikt aan de bestaande, voor die tijd ideale infrastructuur van waterwegen. Het personen- en goederenvervoer vond nog steeds grotendeels plaats over water, gebruikmakend van het uitgebreide trekvaartennet en het netwerk van grachten. Met het verharden van de wegen en verbeteren van de koetsen kreeg de trekschuit meer concurrentie. De grootste klap was de komst van de spoorwegen. De eerste spoorweg van Amsterdam naar Haarlem in 1839 eindigde buiten de Singelgracht. Voor het vervoer naar de stad toe werd de Amsterdamsche Omnibus Onderneming in datzelfde jaar opgericht. De toename van de bevolking en het rij verkeer zorgden voor een druk op de smalle straten in de binnenstad. In 1875 werd er een begin gemaakt aan de omzetting van de omnibuslijn in aan rails gebonden paardetramlijnen (J.L. Meiners, 1985, p.88). Vele prachtige, hoge boogbruggen moesten hiervoor afgebroken of verlaagd, versterkt en verbreed worden. Tot ver in de tweede helft van de 19e eeuw kon men de afstand tussen woonhuis en werkplek lopend afleggen. Met de komst van meer industriële activiteiten aan de rand van de stad, de nieuwe uitbreidingswijken en de groeiende cityvorming in de binnenstad werd de woon-werkverhouding doorbroken. Deze doorbreking werd mede mogelijk gemaakt door betaalbaar openbaar vervoer voor de arbeiders. De functie van de oude stad veranderde grondig, het aanvankelijk harmonisch samengaan van woon- en werkstad veranderde ten koste van de woonfunctie. De concentratie van handels- en opslagmogelijkheden rondom het IJ (bijvoorbeeld de bouw van het Entrepotdok) betekende een afname van de verspreiding van goederen door de grachten. De grachten verloren aan betekenis

als waterwegen en de straten- vroeger gedeeltelijk bedrijfsruimten voor handel en ambacht- raakten overbelast (L.L. Schade van Westrum, 1965, p.294). De loskoppeling van het wonen en werken betekende een toename van het landverkeer.

Met de overgang van waterverkeer naar landverkeer was de strijd om de ruimte in de binnenstad begonnen. Het grootste probleem waar het gemeentebestuur mee zat was de bereikbaarheid van de binnenstad en de grachtengordel - een probleem waar wij nog steeds mee kampen!-

Toegangswegen naar de nieuwe uitbreidingen, maar ook een verbetering van de verkeerssituatie rondom de Dam was noodzakelijk. De aanpassing van de infrastructuur van de waterstad aan de eisen van het verkeer ging gepaard met ruimtegebrek en vroeg om een rationele oplossing: waarom niet het onnuttige water dat bij iedere expansie in de weg zat dempen?

Dat heeft men dan ook in het laatste kwart van de 19e eeuw gedaan. Dempingen zijn, zoals we later zullen zien, niet alleen maar uit gezondheids- of verkeersoverwegingen uitgevoerd. Vrijwel altijd speelden er nog andere argumenten mee.

Het dempen nader bekeken

Volledigheidshalve moet worden ingegaan op de verschillende betekenissen die aan het woord 'dempen' worden toegeschreven. Strikt genomen wordt de term dempen gebruikt voor het dichtgooien van grachten. Maar niet elk stadswater dat uit het stadsgezicht is verdwenen is volledig dichtgegooid. Vaak werd er niet volledig gedempt maar overkluisd, men plaatste duikers (waterlopen) zodat het water gewoon onder het nieuwe weggedeelte -door kon blijven stromen (bijvoorbeeld de Nieuwmarkt). Een ander onderscheid is het aanplempen van eilanden en kaden. Ook valt er bijvoorbeeld te denken aan het verbreden van bruggen. Hoe dan ook, het leidde allemaal tot een verkleining van het wateroppervlak in de stad.

Welke argumenten speelden er naast gezondheid en verkeer nog meer mee bij de beslissing tot het dempen van stadswater? Bij een mogelijke demping moest bijvoorbeeld rekening worden gehouden met het systeem van waterversing. Soms werd dit juist als reden opgegeven voor demping; slecht doorspoelende dwarsgrachten konden gemist worden. Terwijl andere grachten wel een rol in het systeem van versing en doorspoeling speelden en het behoud dus juist essentieel bleek te zijn.

Met het dempen komt ook het vraagstuk van riolering aan de orde. De open riolen, zoals sommige grachten functioneerden, waren reden tot demping, maar ook tot uitstel. Want hoe moest dan het fecaliën probleem opgelost worden? Dit werd opgelost door riolen en zinkputten in de gedempte gracht aan te leggen die vervolgens maar al te vaak in een andere gracht uitloosden. In 1870 werd een proef met het Liernurstelsel uitgevoerd bij de demping van de Nieuwe Looierssloot. Met behulp van dit rioolstelsel zouden fecaliën van huizen naar een centraal pompstation geleid worden. Het systeem voldeed niet en werd na een aantal proeven niet verder uitgebreid (Catalogus van tentoonstelling 'Amsterdam in z'n element' 1966-67, p.31).

Dempen gaf voor het gemeentebestuur vaak in één keer een aantal voordelen:

De ziekmakende grachten zouden verdwijnen,

- bredere straten voor het toenemende verkeer zouden ontstaan die tegelijkertijd
- mooie, moderne boulevards, vergelijkbaar met die in Parijs vormden. Het mondaine uiterlijk was belangrijk voor het imago van Amsterdam in verband met de wereld tentoonstelling in 1883.
- Het verbreden van bestaande wegen was duurder door onteigeningskosten, het zou dus efficiënter zijn een parallelgracht te dempen.
- De waarden van de percelen zouden na demping stijgen.
- Hoge kosten voor onderhoud en vernieuwing van walbeschoeiingen en bruggen zouden door demping vermeden worden.

Het kostenaspect speelde dus blijkbaar ook een rol bij demping. Het idee was veelal: water in en om de stad kost de gemeente geld, vooral nu het water voor een groot deel haar functie verloren heeft. Zou het niet veel eenvoudiger en goedkoper zijn om alle grachten te dempen en bruggen af te breken? "*Gooi alle grachten dicht en maak er autowegen van*", zei Henri Ford I tijdens zijn bezoek aan Amsterdam (G. Werkman, 1943, p. 127).

Vaak waren de grachten bewust verwaarloosd en werd herstel van de walbeschoeiingen te duur. Vanzelf werd de gracht 'stinksloot' genoemd en volgde demping. Men leek te vergeten dat riolering en overkluizingen ook kosten van onderhoud met zich meebrengen. Een tweede punt waar men geen aandacht aan leek te schenken was het feit dat de gemeente ook geld verdiende aan het water, met name het havenwater; voor het laden en lossen van zeeschepen moesten heffingen betaald worden.

Vanaf 1900 werd het moeilijker voor het gemeentebestuur om ten dienste van de vooruitgang in te grijpen in het stadsbeeld. Er kwam meer oog voor het behouden van het stadsschoon onder druk van de burgerij. Al hadden tegenstanders van demping voor 1900 ook al argumenten van het gemeentebestuur weerlegd. Men sprak vooral over het behoud van de gracht als vaarwater en waarschuwde tegen het achteloze dempen zonder oog voor de schoonheid van het water.

In de hierna volgende cases zal aan de meest bekende en gezichtsbepalende dempingen in de 19e en begin 20e eeuw aandacht worden geschonken. Motieven van zowel voor- als tegenstanders worden behandeld. Het gaat hier om dempingen binnen de destijds bestaande bebouwing, waardoor er niet wordt ingegaan op het dempen van poldersloten buiten de bebouwde kom om stadsuitbreiding mogelijk te maken. Er zullen ook een aantal andere dempingen niet verder aan de orde komen. Zo zijn er destijds stukken gracht gedempt voor de bouw van het Paleis voor Volksvlijt; het Amstelgrachtje en een deel Achtergracht. Er hebben dempingen plaatsgevonden bij de normalisering van de Buiten-Singelgracht waarbij bolwerken werden afgegraven en de gracht werd versmald en rechtgetrokken. De demping van gedeelten (Nieuwe) Lijnbaansgracht (Valckeniersstraat en het Klein Gartmanplantsoen bij het Leidseplein), demping van de Overtoom, de Zaagmolensloot, etc. etc..... Evenals zoveel plannen tot demping die niet tot uitvoer zijn gebracht, zoals bijvoorbeeld de voorgenomen demping van de Leidsegracht in 1913, zullen niet uitgebreid worden behandeld.

HOOFSTUK 3: ENKELE SPECIFIEKE CASES

Dempingen in de Jordaan in de 19e eeuw

De situatie van enkele grachten in de Jordaan was al voor de industrialisatie schrijnend. In 1857 werd de sterk verwaarloosde Goudsbloemgracht gedempt omdat het water zo stonk. Het was eigenlijk geen gracht, maar meer een sloot zonder beschoeiing en was nooit beplanting waardig gekeurd. Langs het water liep het Fransepad. Lage bouwvallige huisjes verschaften onderdak aan de bevolking, die in 'slechte reuk' stond. Deze gracht werd ook wel spottend de 'Herengracht zonder bomen' in de volksmond genoemd (T. den Herder, 1957, p.330). In 1856 was de algemene sterfte in Amsterdam 2,8%, in de Jordaan 3,8% en in de 93 bewoonde gangen met een zielental van 1728 was de sterfte 4,69%. Hier stierf naar verhouding het grootste aantal slachtoffers als gevolg van Cholera. In plaats van de oorzaak van de stank weg te nemen, door uitdieping en doorspoeling, besloot het toenmalige stadsbestuur in 1856 tot demping van "die vuile poel van alle denkbare ellende" (P.R. Beelaerts van Blokland, 1952, p.51). In de agenda der gemeenteraadsvergadering van 31 oktober 1856, no.188, werden de kosten voor demping geraamd op f 28.500. "De geringe diepte dezer gracht en de walgelijke toestand waarin zij zich gewoonlijk bevindt, gepaard met de omstandigheid dat de wallen aldaar in zeer vervatten toestand zijn en vernieuwing vereischen, maken de voorgestelde demping alleszins wenschelijk; daardoor toch zal een zuivere straat aldaar ontstaan en de gezondheid en zindelijkheid bevorderd worden, terwijl de stad ontheven wordt van de vernieuwing en onderhoud van een aanzienlijke lengte wal en van het onderhoud van zijn bruggen. Met de voorgestelde som van f'28.500 zullen de hiertoe noodige werkzaamheden volbracht kunnen worden". De bewoners en omwonenden waren verheugd met het Raadsbesluit van 31 oktober 1856, dat direct was goedgekeurd en werd uitgevoerd. Bij de aanbesteding werd melding gemaakt van een onderheid gemetseld riool dat in de gedempte gracht zou worden aangelegd. Later zou blijken dat dit riool door de geringe doorstroming vanuit de grachten regelmatig verstopt zou raken.

In 1856 was dempen nog geen doodgewone zaak. Bij de inwijding van de Willemstraat op 26 augustus 1857 gaven de bewoners dan ook een feest ter ere van de demping van de gracht en ter herinnering aan de verjaardag van oud koning Willem I. (Na zijn troonsafstand in 1840 was men opgehouden met het vieren van openbare volksfeesten aangezien de beide opvolgende koningen jarig waren in de winter (GAA: Collectie Hartkamp). Er werden vrolijke liederen gezongen en aan de gevels van huizen werden gedichten opgehangen:

*'Heb je van de Goudsbloemgracht wel gehoord
Dat grachtje al zonder boomen ?
Waar vaak door de stank je keel werd gesmoord
En niemand uit pret zou komen ?'*

*'Zoo vestigt Amsterdam zijn grond
Een fiksche straat waar water stond
En Amstel's burgemeester Boot
Schept pleinen uit een moddersloot'
Tot heil van iedere burgerwoning
Lang leve Hij! Lang leve Neerlands koning!'*
(Uit G AA: Collectie Hartkamp)

Bij de demping van de Goudsbloemgracht werd, volgens een ooggetuige, gebruik gemaakt van een andere methode dan bij de latere dempingen. Bij deze latere dempingen werd zand aangevoerd tussen de beide wallen van de gracht en zo het water weggedrukt. Bij de Goudsbloemgracht werd echter eerst het water weggemalen, waarna de open gekomen greppel werd gevuld.

In 1859 werd de Elands Stinksloot; de huidige Lijnbaansstraat, gedempt. Zonder stemming werd het door de Financiële Commissie uitgebrachte rapport goedgekeurd (GAA: Collectie Hartkamp, 20 april 1859). Op 6 juni 1859 vond de aanbesteding van het maken van een onderheid, gemetseld riool met de daarbij behorende werken betrekking hebbende op het dempen van de Elands Stinksloot, plaats voor f 3115,-.

In 1861 werd de tweede gracht in de Jordaan om gezondheidsredenen gedempt, namelijk de Anjeliërsgracht. Al in 1854 was demping door B en W (Burgemeester en Wethouders) in overweging genomen, maar werd het gedane voorstel ingetrokken. In 1858 klaagden enkele bewoners over de ondiepte van het vaarwater, zodat schepen midden in de gracht moesten blijven liggen. Verder maakten zij opmerkzaam de talrijke vuilnisbelten die aldaar niet worden opgeruimd (GAA: Collectie Hartkamp, 29 juli 1858). Toen in 1860 het plan tot demping weer boven kwam werd er één adres tegen demping ingezonden, maar de Raad besliste tot demping en dus een afwijzende beschikking op het adres. Uit de gemeentebegroting voor 1861 blijkt dat er f 80.000 voor het karwei uitgetrokken werd. De Anjeliërsgracht was bekend vanwege de vele beschuitbakkerijen die scheepsbeschuit produceerden. De door demping ontstane Westerstraat was in 1862 de breedste straat van de stad en daar was men trots op (T. den Herder, 1957, p.330).

Nadat er in de hele stad ten tijde van de eerste twee 'dempingsgolven' tussen 1865-1872 en 1882-1885 heel wat stadswater in vooral de historische binnenstad was verdwenen werd de aandacht in de derde dempingsgolf tussen 1889-1895 weer op de grachten van de Jordaan gericht. Al in 1873, 1879 en 1884 werd door B en W bij het aangaan van geldleningen gewezen op de in de naaste toekomst te verwachten demping van de Rozengracht (ook wel het Plempenpad genoemd).

In de zitting van 29 oktober 1879 besloot de gemeenteraad voorlopig de Rozengracht uit te diepen en de in slechte toestand verkerende wallen tijdelijk van houten beschoeiingen te voorzien, die volgens de toenmalige wethouder van Publieke Werken wel 10 jaar meekonden (De Amsterdamse Gids, 1930, p.214).

Op 18 februari 1885 verzocht de heer Mulder in een adres aan de Raad reeds nu tot demping over te gaan en wel door bemiddeling van de commissie van werkverschaffing. Het eerste punt werd in handen van B en W gesteld, het tweede kon niet ingewilligd worden.

In mei 1889 volgde een adres van vrijwel alle bewoners met de 'algemeene wensch' dat aan de toestand van de Rozengracht verbetering werd gebracht door middel van een flinke beschoeiing en een goede bestrating. "Seringen en Meidoorngeur te ruiken zal voorlopig wel toe de onvervulde wenschen der (Amsterdamse) Jordaanbewoners blijven behoren. Maar tusschen bloemhoning en de vluchtige zwavelverbindingen die uit de Rozengracht opborrelen is groot verschil" (GAA:Collectie Hartkamp).

Op 1 augustus 1889 deelde B en W aan de Raad mee dat "de gemaakte hulpwallen dringend voorziening eischten en dat zij als de eenige goede oplossing beschouwden thans tot demping van de Rozengracht over te gaan". De kosten van herstel zouden zich namelijk anders in de toekomst blijven herhalen. B en W wezen erop dat de demping reeds lange tijd verwacht was en dat dan ook aan het onderhoud van deze gracht niet meer dan het onvermijdelijke was verricht. De kostenberaming kwam neer op f 100.000 voor de demping en een extra f 75.000 voor de bouw van een brug over de Prinsengracht en de Lijnbaansgracht. Maar ook met het oog op de exploitatie van de paardentram, een verbinding tussen het Centraal Station en de nieuwe westelijke uitbreiding, werd in 1889 in plaats van vernieuwing van de walbeschoeiing besloten tot demping (Voordracht B en W 1890 Gemeenteblad I, blz 435). De

brugopritten dienden zo flauw mogelijk gemaakt te worden zodat ze door de tramwagens zonder bijpaarden bereden konden worden. Wel was er één adres tegen demping binnengekomen, van de Erven Lucas Bols. Het voortbestaan van hun bedrijf hing af van de aan- en afvoer van goederen te water. Ze stelden dan ook voor dat het beter was de Bloemgracht te dempen, welke van minder waarde was voor de industrie.

De bewoners waren blij met de demping, bij vele woningen werd de vlag uitgestoken, anderen wilden de bruggen over de gracht versieren "...of er eene soort van vreugdetempel op bouwen" (GAA: Collectie Hartkamp: Nieuws van de dag 18 oktober 1889). Op 21 november 1889 verzocht de afdeling Amsterdam van het Algemeen Nederlands Werklieden Verbond dat het werk zou worden bespoedigd en "...dat in de voorwaarden van aanbesteding der demping van de Rozengracht aan den aannemer de verplichting worde opgelegd zijne werklieden tegen ongelukken te verzekeren en geen andere werklieden te bezigen dan die welke minstens een halfjaar hier wonen" (Gemeenteblad, 1889). Ter ere van de aftredende Burgemeester vervaardigde een Delftsche fabriek van aardewerk tegelschilderingen van voor en na de demping (GAA: Collectie Hartkamp: Algemeen Handelsblad 27 oktober 91). In 1895 was het karwei klaar. Een jaar later was ook de Raadhuisstraat voltooid, waarover in de volgende case meer.

In de gemeenteraadsvergadering van 24 september 1890 werd besloten om een nieuwe groentenmarkt aan te leggen op de plek van de voormalige gasfabriek aan de Marnixstraat. In diezelfde vergadering werd een voorstel van B en W om de Elandsgracht te dempen aangenomen, zodat deze kon fungeren als toegangsweg van de oude stad naar de groentenmarkt. Er zou een 331 m. lange en 28 m. brede straat ontstaan; in het midden een verhoogd gedeelte ter breedte van 10 m. met een dubbele rij bomen en aan weerszijden een weg van 6 m. breed met daaronder riolen en daarnaast een stoep van 3 m. breed. De hoogte van de weg zou een halve meter boven AP zijn waardoor de uiteinden van de weg resulteerden in hellingen in verband met de bruggen aldaar. De nieuwe verkeersweg zou met vier rijen lantaarns verlicht worden (GAA: Collectie Hartkamp; Algemeen Handelsblad 16 juni 1891).

De voorgenomen demping werd mede bepleit door het argument dat voor een behoorlijke waterverversing het water in Amsterdam moest worden verminderd (J van Eek, 1936). Het adres dat hier tegen in werd gebracht werd afgewezen. In 1891 werd de vaart door de Elandsgracht opgeheven. In plaats van de beoogde doorgaande verkeersweg wordt de gedempte gracht nu gebruikt als parkeerruimte. De groentenmarkt op de Marnixstraat (tussen de Clerqstraat en de Passeerdersgracht) bleef tot oktober 1934 bestaan.

In 1897 werd ook de Oude Looierssloot (de huidige derde Looiersdwarsstraat) op advies van de gezondheidscommissie, om gezondheidsredenen gedempt. Hoewel het voorstel van een raadslid om alle tien de Jordaangrachten dicht te gooien, omdat ze van geen enkel nut waren en alleen maar stonken, niet werd aangenomen werden toch in 1895 de Palmgracht en de Lindengracht gedempt. B en W waren min of meer teruggekomen op hun denkbeelden nog meer grachten te dempen, de Raad echter niet. Al in 1861 waren er in de Raad opmerkingen over het dempen van de Lindengracht gemaakt, evenals in 1864 toen er een verzoek binnenkwam tot demping van een gedeelte. In de behandeling van de begroting in 1894 kwamen B en W met het voorstel om de Palm- en Lindengracht van houten, respectievelijk stenen wallen en boombeplanting te voorzien. Beide grachten waren er slecht aan toe. Voor de Palmgracht werden allereerst houten beschoeiingen voorgesteld aangezien deze gracht wellicht in de toekomst voor demping in aanmerking zou komen. Voor de Lindengracht lag dit minder voor de hand, aangezien deze door de lokale scheepvaart werd gebruikt. Maar volgens enkele raadsleden maakten alleen enkele turf- en houtschippers die hier zaken deden gebruik van de gracht en zodoende lag demping meer voor de hand dan walvernieuwing en was het niet nodig nu nog stenen wallen te maken. Demping zou de Lindengracht ten goede komen; men geloofde

dat deze gracht vol krotten, gangen en sloppen na demping door eigenaren van de aanliggende percelen opgeknapt zou worden.

"In een verslag over den toestand van arbeiderswoningen, gepubliceerd door de afdeling Amsterdam van den Volksbond als uitkomst van een nauwkeurig onderzoek door architecten en anderen ingesteld, wordt een merkwaardig verhaal gedaan van de wijze waarop de bewoners der Lindengracht met hun afval leven. De bewoners der sloppen aan die gracht meenen dat zij het volste recht hebben alles in de gracht te werpen: de beerkar komt immers niet aan hen voorbij" (GAA: Collectie Hartkamp; Algemeen Handelsblad 5 november 1893). De wethouder van Publieke Werken dhr. L. Serrurier, wees erop dat het tot dusver bij demping van grachten in de Jordaan altijd zoveel mogelijk regel was geweest, om bij demping van een gracht de volgende niet te dempen, volgens welk stelsel de Lindengracht niet in aanmerking zou komen, maar hij zou overwogen of hier vanaf geweken kon worden. Op 18 januari 1895 kwamen B en W met de mededeling; "dat de 'commissie van bijstand in het beheer der Handelsinrichtingen' het behoud van de Lindengracht en de Palmgracht uil het oogpunt van het verkeer ter water niet nodig achtte, terwijl de meerderheid van de commissie van bijstand in het beheer der Publieke Werken meende demping dier grachten te moeten aanbevelen, vooral wegens het hygiënische belang, daar vermindering der wateroppervlakte in het westelijk stadsdeel met het oog op de waterverversing bepaald wenselijk mocht worden genoemd". Er diende een einde te komen aan de lozing van vuil water in het Westerkanaal, waar ook de Lindengracht op uitloosde. Volgens het rapport van de directeur der Publieke Werken zou demping geen financiële voor- of nadelen geven. De kosten voor demping van beide grachten werden geraamd op f 143.000. Alleen Dhr. Fabius had zich tegen dit voorstel gekeerd; "Wanneer men alles wilde dichtgooien wat kwade lucht gaf, kon men in Amsterdam wel aan de gang blijven". Verschillende bewoners stelden zijns insziens op prijs dat het water behouden bleef. Volgens de Raad had geen van de bewoners zich echter tot de Raad gewend, en bleef men in afwachting van een gunstig besluit. Toch was er op 19 januari 1895 een brief ontvangen van J.W. Michel, handelaar in thee, Palmgracht 33. Hij begreep niet waarom de demping moest geschieden, al die wijken zonder grachten waren waarlijk zo schoon niet. Schadelijk voor de gezondheid kon volgens hem de Palmgracht niet zijn, omdat ze kort was en uitkwam in grachten dichtbij de Vest die in het IJ uitliep (J.H. van den Hoek Ostende, 1962, p. 149). Op 23 januari 1895 nam de gemeenteraad met 32 tegen 2 stemmen het voorstel tot demping van de twee grachten aan om gezondheidsredenen. "Zij wonen al in bedompte huizen, men ontneme hun nu ten minste die 'bedompte' grachten", aldus raadslid Nolting. Op 29 juli en 16 september 1895 werd de riolering en demping van de Palmgracht en Lindengracht aanbesteed door de wethouder van Publieke Werken, en op 1 augustus en 17 september door B en W goedgekeurd. Binnen vijf, respectievelijk zes maanden na deze goedkeuring moesten beide werken worden opgeleverd.

De Jordaan had tegen het einde van de 19e eeuw nog maar de helft van haar grachten over. In 1914 werd bij de gemeenteraad nog een adres van J. Bancke Cz. c.s. ter visie gelegd, orn. ter gedeeltelijke tegemoetkoming aan diverse verkeersbelangen, alsnog ten spoedigste over te gaan tot demping der Passeerdersgracht. In 1962 werd er in het kader van reconstructieplannen voor de Jordaan bij Publieke Werken gedacht aan het weder opengraven van de Lindengracht, maar het is bij onuitgewerkte plannen gebleven (J.H. van den Hoek-Ostende, 1962, p. 147).

Spraakmakende dempingen in de historische binnenstad in de 19e eeuw

Nadat het dempen in het midden van de 19e eeuw op gang was gekomen met de demping van de Goudsbloemgracht (1854) en de Anjeliërsgracht (1861), kwam nu de historische binnenstad aan bod. Al in 1861 werd, samen met de Anjeliërsgracht, de demping aan de Oude Zijde van de binnenstad aanbesteed van de Leprozenburgwal en een gedeelte Muidergracht (van de Nieuwe Amstelstraat tot de Nieuwe Herengracht), een deel van het huidige J.D. Meyerplein. Hierna was de Nieuwe Zijde aan de beurt.

In 1864 werd besloten tot demping van de Bagijnslot. Dit water was vrijwel geheel ingebouwd aan beide zijden. Het liep dwars door het weeshuisterrein, maar was wel openbaar water; het deelde mee in de circulatie van de stadsgrachten, maar diende ook als riool voor de bebouwing aan weerskanten. Het weeshuis had bijvoorbeeld 34 lozingen op de sloot. Geen wonder dat de naam al gauw veranderde in stinksloot. De stank was zo erg dat de vensters aan de achtergevel van het Oudemannenhuis dichtgemaakt werden (R. Meischke, 1975, p.227).

Regenten van het weeshuis drongen in de 18e eeuw al aan op demping, maar het Fabriek Ambt (de voorloper van Publieke Werken) maakte bezwaar. In 1759-60 werd dan ook alleen het noordelijke stukje overkluisd, waarop een bij het weeshuis behorend gebouw werd geplaatst. Tenslotte werd het stuk tussen het weeshuisterrein en het Spui in 1865 gedempt, met hieronder een ingebouwd riool. Zodoende werd de Bagijnslot een smalle straat in plaats van een verborgen gracht (L. Jansen, 1963, p.56). Het is nu in gebruik als de Schuttersgalerij straat van het Amsterdams Historisch Museum. Nog op 4 mei 1865 diende de weduwe J.F. Erfmeyer en F.J. Dulmers een bezwaar in tegen demping van de Bagijnslot. Zij verzocht dat hiermede niet voortgegaan zou worden en dat in "alle geval hun uit de gemeentekas vergoed worde de reeds door hen geleden schade" (Gemeentebld, 1865).

De Nieuwezijds Achterburgwal werd in 1866 gedempt en heet sindsdien Spuistraat. Op 4 februari 1863 adviseerde de commissie der voorbereiding van Publieke Werken om de walvernieuwing ter plekke te staken en te wachten met een besluit tot gedeeltelijke demping totdat belanghebbenden zouden zijn gehoord. Inmiddels zou de zaak wel technisch onderzocht moeten worden. Het doel zou zijn een brede, gemakkelijke weg over de gedempte delen te verkrijgen, zonder hoge bruggen, wel zo makkelijk voor de rijtuigen, wagens en karren, waardoor een betere verbinding tussen het Singel en de Nieuwezijds Voorburgwal tot stand zou komen. Achter het oude postkantoor zou wel een doorvaart blijven bestaan (GAA: Collectie Hartkamp).

In de gedempte gracht zou een riool aangelegd worden, in plaats van de gracht als een open riool waar andere riolen in uit konden monden. Zowel adressen ter ondersteuning van de voordracht als adressen tegen de demping kwamen hierop binnen. Op 22 november 1865 komt bijvoorbeeld het verzoek van A. Sisselaar c.s., rijtuigverhuurders, "dat spoedig word overgegaan tot demping" (Gemeentebld, 1865). Terwijl tegenstanders de belangen van de aanwezige graanpakhuizen en het behoud van de waterweg onderstreepten. Op 17 januari 1866 komt dan het preadvies van de commissie der voorbereiding van Publieke Werken om de Nieuwezijds Achterburgwal met een gedeelte van het Spui vooreerst tot het Kattengat te dempen. Tevens machtigden ze B en W tot de uitvoering van demping van het gedeelte tot de huidige Paleisstraat. Op 24 oktober 1866 werd het voorstel van Mendes aangenomen om f 110.000 tot voltooiing van de demping op de begroting van 1867 uit te trekken. In 1867 werd besloten het deel tussen de huidige Paleisstraat en de Molsteeg te dempen. Het voorstel om de gedempte gracht de naam Havenstraat of IJstraat te geven werd verworpen. Volgens sommigen maakte de gracht al eeuwenlang een armoedige

indruk. In 1662 sprak stadsbeschrijver Fokkens van: "De enghste en nauste gracht der stad: met veel groote zware huizen" (Spies et al., 1991, deel II p.73). Anderen meenden dat het een mooie, oude stadsgracht is geweest. De bomen gaven kalmte en rust, maar ook de nijverheid gaf een schilderachtig beeld weer; een harmonisch geheel van pakhuizen, water en smalle, lage kaden. De bedoeling van het dempen was het maken van een tweede Kalverstraat, maar dan breder en voornamer, met grotere magazijnen en naar de eisen destijds ingerichte winkels (J. van Eek, 1936). Ook verwachtte men veel verkeer, de bereikbaarheid van de Dam was namelijk zeer gebrekkig in die tijd. Maar de demping van de Spuistraat was vooralsnog een wat geïsoleerde ingreep voor de oplossing van de bereikbaarheid; de straat liep aan beide einden dood. Het is duidelijk dat de Spuistraat ook geen moderne winkelstraat is geworden, menigeen vindt zelfs het zelfs één van de lelijkste straten in de binnenstad. Samen met de Nieuwezijds Achterburgwal werd het eerste gedeelte van het Kattengat, onderdeel van het prestedelijke waterbeheersingssysteem, gedempt. Publieke Werken adviseerde tot demping van het gehele Kattengat in het belang van de openbare gezondheid en het openbare verkeer (Gemeentebld 17 aug. 1870). In 1870 werd het "dempen met zuiver duin- en heidezand van het Kattengat van het einde der demping in 1867 tot aan het Singel, benevens van de met dit water gemeenliggende sloot in het verlengde van de Teerketelsteeg" aanbesteed. Tevens mocht de uit de verlaging bij het Singel voortkomende specie voor het dempen gebruikt worden. Allereerst werd het hoofdriool aangelegd, daarna werden zinkkuilen gebouwd en werden de verbindingen met al bestaande riolen gemaakt. Vervolgens "...geschiedt het dempen ineens tot de volle hoogte, aanvangende bij het gedempte Kattengat, in dier voege, dat het water vooruit wordt gedreven". Het zand moest met de kruiwagen in het 'werk' worden gereden en 'over den kop worden gestort' (GAA: Bestek en Voorwaarden in topografieportefeuille).

Dit laatste gedempte gedeelte van het Kattengat heet tegenwoordig de Koggesstraat, waar nog uitsluitend pakhuizen staan (D. De Loches Rambonnet, 1993, p. 115). De bestaande infrastructuur van smalle straatjes was niet berust op de toename van de bevolking en het vermeerderende wegverkeer. Amsterdam was nog steeds een stad binnen de Singelgracht met een nog 'klein-stedsch' aandoend leven, maar het proces van cityvorming deed de stad langzaam uitzetten tot een grote stad en andere mentaliteit. Er ontstond steeds meer conflict tussen het nog aanzienlijke waterverkeer waar de infrastructuur van de stad op gebouwd was en de toename van het landverkeer. Knelpunten waren de gebrekkige bereikbaarheid van de Dam en de verbinding met de westelijke stadsuitbreiding. Vooral met het oog op het toekomstige Centraal Station in het open havenfront moest de bereikbaarheid verbeterd worden, want ook het vreemdelingenverkeer zou hierdoor toenemen. In 1873 kwamen B en W met een voordracht tot verbetering van de verkeerswegen; het zogenaamde verkeerscirculatieplan welke in januari 1874 in behandeling bij de Raad werd gebracht (GAA: uitgave Gemeentelijke Woningdienst Amsterdam). De kosten werden op drie miljoen gulden geraamd. Naast de verbreding van het Damrak en de Paleisstraat werd in deze voordracht onder andere voorgesteld om de Nieuwezijds Voorburgwal, de Martelaarsgracht, het Spui, de Houtgracht en Leprozengracht te dempen.

Ook zou de Singelgracht verder genormaliseerd moeten worden, en stelde men voor om door middel van aanplempingen in de Lijnbaansgracht het Leidseplein te vergroten. Uit het plan blijkt wel dat dempen geen ongewone zaak meer was en dat men daar in de toekomst ook niet voor terug zou schrikken. Zo werd ook een plan tot verbreding van de Gelderse Kade door aanplemping van 15 m. behandeld en verworpen: "Mogt later al besloten worden beide of l der beide burgwallen aan de Oude Zijde te dempen, dan nog zal de verbreding der Gelderse Kade blijken niet onredig te zijn geweest, wijl de weg daarlangs over de Nieuwmarkt en de St. Anthonie Breesstraat den grootste weg is naar de Rhijnspoorweg" (GAA: uitgave Gemeentelijke Woningdienst Amsterdam). Het verkeerscirculatieplan luidde de bloeitijd van de

dempingswoede in. Demping zou duizenden guldens aan onderhoud van bruggen en wallen besparen. In plaats van de grachten zou men hier fraaie, brede wegen voor terug krijgen. Na publicatie van het verkeersplan kwam er protest uit de burgerij, maar het 'verlichte' College van B en W vond het uitermate overdreven om bezwaar te maken tegen het verdwijnen van een paar grachten. In kranten en tijdschriften reageerde men op de voorgenomen dempingen door het schrijven van bijvoorbeeld gedichten zoals onderstaande 'Amstelodamiana' laten zien;

*Geen Canadeesche waterpest,
Bedierf, O Amstelstad, uw grachten!
Maar 't wanbeheer zóó lang te wachten
Tot enkel modder rest,
Enge in verstrooidheid van gedachten
Besluit: "ja, nu is dempen 't best!"*

In de Nederlandse Spectator van 20 september 1882 verscheen de volgende klacht van 'Aemstels stedemaagd' bij het grachten dempen:

*"Het water maakte ons tot den grootheid, die we zijn"
"Maar," weerklaagt de Amstelmaagd
"Gij maakte me een Sahara! Noemt mij geen Ruth, Chinezen, noemt mij Mara,
Uw waterwees, och, och! maakt mij tot een woestijn!"*
Palamedes van Aemstel

De Nieuwezijds Voorburgwal was een schilderachtige gracht, rijk aan afwisseling en verschillend in breedte. De gracht was namelijk ontstaan uit de Boerenwetering die oorspronkelijk bij de Nieuwezijds Kolk uitmondde in de Amstel. Op het brede gedeelte tussen de Wijde- en Rosmarijnsteeg werd de bloemmarkt en de pijpenmarkt gehouden en vond men de ligplaatsen van het Goudsche en Noordwijksche veer. Over het voorstel de Nieuwezijds Voorburgwal te dempen, kon in eerste instantie in 1873 nog niet beslist worden aangezien deze in nauw verband stond met het systeem voor waterverversing (GAA: uitgave Gemeentelijke Woningdienst Amsterdam). Ook werd de demping uitgesteld wegens de 'quaestie van den faecaliën afvoer'. Maar door toepassing van een tonnenstelsel en van het pneumatische stelsel zou, volgens B en W in 1881, wel aan het vraagstuk van hygiëne kunnen worden voldaan (GAA: Collectie Hartkamp; Algemeen Handelsblad 29 augustus 1881). Al werd in een ingezonden stuk in de krant melding gemaakt van het verstopt raken van de riolen in de Spuistraat, waardoor deze gracht dikwijls opnieuw bestraat moest worden.

Al in 1875 werden bij de behandeling van de begroting voor 1876 gelden aangewezen waaruit de kosten voor demping van de Nieuwezijds Voorburgwal konden worden bestreden. Bovendien werd bij een geldlening van 1874 een som van f 180.000 aangewezen voor de demping. Op 27 september 1881 dienden B en W een voordracht in bij de Raad tot demping. De toestand van de wallen was zo slecht dat ingrijpen noodzakelijk was geworden, men had er niets aan gedaan omdat men niet weten kon of die gracht misschien beter gedempt kon worden. Door de onnadenkendheid van het volk dat de vuilnis in de gracht kieperde en de onverschilligheid van het gemeentebestuur met betrekking tot de waterverversing werd nu een oud besluit tot demping opnieuw behandeld, terwijl er in de tussenliggende tijd heel wat aan de waterverversing was verbeterd (met het gereedkomen van de stoomgemalen bij Zeeburg in 1880) en dus ook hier toegepast zou kunnen worden (GAA: Collectie Hartkamp). Adressen van zowel voor- als tegenstanders werden naar de Raad verzonden. Voorstanders beriepen zich op de stank, de toenemende eisen van het verkeer en daarmee de aanpassing aan de moderne tijd, waarbij geen plaats was voor een overdreven kijk op het schilderachtige van Amsterdams verleden. Je kon

Amsterdam toch moeilijk als curiositeit onder een glazen stolp plaatsen! Tegenstanders vonden dat de Nieuwezijds Voorburgwal een onmisbare vaarweg was voor het handelsverkeer tussen IJ en binnenwater en dat hier zonder noodzaak het eigenaardige, 'schoone' karakter van de binnenstad geweld aangedaan werd. Tevens zou door demping de veiligheid in geval van brand in gevaar komen door de afwezigheid van water in dit stadsdeel. Het verbrede Damrak en de parallel gelegen Spuistraat zouden voldoende zijn voor het toenemende verkeer. B en W zouden zich niet mogen beroepen op argumenten die ze zelf in de hand had gewerkt zoals dé walvernieuwing door verwaarlozing

Een nachtelijke wandeling langs de besneeuwde gracht had B en W geleerd dat dit stadsgedeelte zijn schoonheid niet ontleent aan het water, maar aan de verscheidenheid aan gevels en de grillige, onregelmatige rooilijnen. De gedempte gracht zou verfraaid worden door het planten van bomen en het aanleggen van plantsoentjes. Waarop tegenstanders van demping reageerden dat bomen op eerder gedempte grachten veelal niet gedijen (GAA: Collectie Hartkamp). In 1880 schreef prof. dr. J.A. Alberdink Thijm een request aan de gemeenteraad: "Het schilderachtig Amsterdam dreigt met zelfmoord, nu 't blindelings zijn wapen richt op 't hart van eigen schoonheid" (J.H. Kruizinga, 1955. p.41). Prof. Allard Pierson c.s. en G.H. Crone c.s. richtten zich tot de Raad met een adres door vele bewoners der grachten ondertekend om het voorstel van B en W niet te aanvaarden (J. van Eek, 1936). Op 17 oktober 1881 richtten J.H. Voskuil en andere bewoners van de Paleisstraat een adres aan de raad voor demping. Vooral op warme zomerdagen zouden zij hun ramen niet kunnen openen vanwege de stank. Demping zou zorgen voor een verbetering van de gezondheidstoestand, verfraaiing van de gemeente, verbetering van de verkeerscirculatie en een betere toegang tot het postkantoor. Tegenstanders vonden daarentegen dat de gemeente het stankprobleem op kon lossen door de waterverversing beter te regelen (GAA: Collectie Hartkamp; Algemeen Handelsblad 30 oktober 1881).

Niet alleen bewoners van de Paleisstraat klaagden over stank, medewerkers van een kantoor aan de Nieuwezijds Voorburgwal waren ook voor demping: "Wij erkennen in de voorliefde voor smalle open riolen van stilstand water niet te delen" (GAA: Collectie Hartkamp; Algemeen Handelsblad 30 oktober 1881).

In 1881 was 'stank' ook voor B en W een belangrijk argument. B en W vonden het hun plicht tot dempen. "Werkelijk dat gedeelte onzer stad verlost te hebben van de plaag welke 'grachtlucht' genaamd wordt mag voor den Raad een eretitel heten" (GAA: Collectie Hartkamp). Op 16 februari 1882 werd de voordracht in de Raad behandeld. Het debat werd geopend door dhr. Pijnappel; een tegenstander van demping. "De reden, waarom ik hiertegen gekant ben, bestaat niet hierin dat ik tegen verandering van iederen oude toestand - ons door onze voorvaderen overgeleverd - gekant ben, ook daar waar de eischen van de hedendaagse maatschappij en het verkeer die verandering vorderen (...) Maar daartoe stel ik twee eischen; dat er van blijke, dat de behoeften der moderne maatschappij de instandhouding verbieden en dat de veranderende toestand beter zal zijn dan de tegenwoordige. Nog het één, noch het ander is hier het geval. De stad niet leelijk te maken is dus een belang waar wij op te letten hebben".

Als waarschuwing noemde hij de zo lelijk geworden Spuistraat. Het amendement om de demping van de Nieuwezijds Voorburgwal, de Martelaarsgracht en het Spui uit de voordracht te lichten werd verworpen met 21 tegen 11 stemmen (De Amsterdamsche Gids, 1930, p. 197).

Door de demping van het Spui in 1882 zou demping van de Nieuwezijds Voorburgwal onvermijdelijk zijn geworden. In 1882 werd ook gediscussieerd over de komst van de Wereldtentoonstelling in 1883 waarvoor het tramnet moest worden uitgebreid. Delen van het Singel, de Vijzelgracht en het Rokin werden zonder tegensputteren aangeplempt. Volgens

voorstanders van demping van de Nieuwezijds Voorburgwal zou Amsterdam een goed figuur slaan met een moderne verkeersweg, waardoor de toeristen hun reukflesjes niet meer tevoorschijn hoefden te halen als ze de Nieuwezijds Voorburgwal wilden bewandelen. Tegenstanders wezen juist op de schilderachtige schoonheid van de Amsterdamse grachtjes dat de toerist aantrekt.

Er bleven adressen tegen de demping binnenkomen van bijvoorbeeld de rector van het Begijnhof: "...met het oog op den aan die gracht uitkomende woningen van het hof, die daar door gedeeltelijk beneden de oppervlakte van de straat zouden komen te liggen". Ter hoogte van het Spui grensde het water van de Nieuwezijds Voorburgwal namelijk direct aan het complex van het Burgerweeshuis en het Begijnhof.

Adressen van de Maatschappij van Bouwkunst en het Koninklijk Oudheidkundig Genootschap welke het wenselijk vond om "...de aanleg en inrichting onzer stad ongeschonden over te leveren aan de nakomelingschap". Volgens het adres van Arti et Amicitiae "...dwingt Amsterdam den vreemdeling bewondering af door de oude wallen en grachten en van daar verwierf het zijn erenaam van het Venetië van het Noorden". B en W betoogden dat de inrichting eener stad moet beantwoorden aan de behoeften van het thans levende geslacht (De Amsterdamse Gids, 1930, p. 196). Het Koninklijk Oudheidkundig Genootschap was het niet eens met het Raadsbesluit en noemde de demping in een volgend adres aan de Raad; "...een laffe en karakterlooze nabootsing van vreemde steden" wat vervolgens de ergernis van B en W opriep (J. van Eek, 1936). Naar aanleiding hiervan schreef mr. A.D. de Vries op 18 April 1883 aan geschiedschrijver Jan ter Gouw: "Mag ook ik U tot iets goeds opwekken? Help dan de demping van de Nieuwezijds Voorburgwal voorkomen". Op de achterkant van deze brief slaakte Jan ter Gouw "drie diepe zuchten":

I. Voorburgwal! ach! wanneer ik op U zie, Voel ik mijn hart tot snikkens toe bewogen.

Ware ik poëet, ik rijmd' een elegie;

Maar nu - ik zucht: mijn hoop is gantsch vervlogen.

II. 'k Heb u gekend, mijn lieve vaderstad! Zoo pittoresk', vol lommerrijke grachten; Moet gij, ontgroend, ontgracht, nu kaal en plat Uw heerlijkheid van tram en bierhuis wachten?

III. Voorburgwal! ach! wat waart gij schoon en frisch, Toen ik als kind liep spelen aan Uw boorden'. Wat zij t gij nu? - De Wijze Raad beslis': Ik slaak een zucht, maar spil geen ijdlе woorden.

(Uit J.H. Kruizinga, 1955)

De zuchten van Jan ter Gouw hebben niets meer geholpen, er was al beslist. Op 24 november 1884 stonden eerdergenoemde J.A. Alberdink Thijm en zijn 19-jarige zoon Karel voor hun huis op de Nieuwezijds Voorburgwal 161 te kijken naar de eerste schuiten van de Ballastmaatschappij, die hun lading zand en puin bij de Molsteeg in de Nieuwezijds Voorburgwal uitstortten (J.H. Kruizinga, 1955, p.42). De aanvulling geschiedde vanuit het midden zodat modder naar de kanten werd opgedreven. Aan weerszijde van de 'zanddijk' bleef nog een smalle strook ongedempt welke diende als tijdelijk riool. Dit leidde tot een ondraaglijke stank voor de bewoners die dan ook adressen aan de Raad zonden met het verzoek deze onhoudbare, ongezonde toestand zo spoedig mogelijk op te heffen. Maar de grond moest eerst door zwaarte der zandophoping de nodige vastheid krijgen zowel voor de nog aan te leggen riolen als voor de latere bestrating. Samen met de riolen aan weerszijden van de gracht werden ook brandwaterputten aangelegd die door riolen in verbinding stonden met het Amstelwater.

De Nieuwezijds Voorburgwal bleef haar naam behouden en werd niet, zoals in adressen aan de Raad werd verzocht, veranderd in Haesje Claesstraat, Stationsstraat of Van Speykstraat. De Nieuwezijds Voorburgwal werd na demping van nette buurt tot een minder gezochte woonplaats. Het niet altijd even plezierige publiek uit het hartje van Amsterdam dat de Burgwal voorheen nooit overstak, beliep voortaan ook dit gedeelte. Voor Die Poort van Cleve (in 1874 van bierhuis veranderd in restaurant) is demping, die het van alle zijde bereikbaar maakte, echter geen bezwaar gebleken. Men is toen zelfs begonnen met het aanbieden van hotelruimte (LH. van Eeghen, 1958, p.91). Door demping werd de Nieuwezijds Voorburgwal een 'zielloze, straatstenen vlakke', waar de bestaande verhouding tussen de hoogte van de bebouwing en de wateroppervlakte door de komst van de verkeersweg verbroken werd. Een doorslaand succes als verkeersweg bleef trouwens ook uit, voetgangers vanaf het station namen gewoon de 'normale route' over de Nieuwendijk.

Tot demping van het gedeelte Spui tussen Nieuwezijds Voorburgwal en Rokin was men al in 1882 overgegaan. Hierdoor werd, volgens B en W, de demping van de Nieuwezijds Voorburgwal noodzakelijk zoals eerder opgemerkt. Ook hier gold het argument van besparing van onderhoudskosten en de eisen van het verkeer. Een gedempt Spui, de vroegere Ossensloot, zou een goede verbinding tussen het Rokin en het Singel tot stand brengen, vooral de naderende voltooiing van het Centraal Station maakte een brede ruime toegangsweg naar het midden van de stad noodzakelijk. Het Spui was als het ware de voortzetting van de Grimburgwal. Over het Spui lagen drie bruggen die bouwvallig waren geworden, vooral de Osjessluis in de Kalverstraat. De Osjessluis was destijds aangelegd ter afscheiding van de blauwe boezem aan de Nieuwe Zijde. Demping zou goedkoper zijn dan vernieuwing.

Na demping is het Spui een pleintje geworden, "met de onregelmatigheid van vorm en hoogte van de langgelegen bebouwing" (J. van Eek, 1936). Al in 1883 kwam er een adres van Arti et Amicitiae, dat aan het Spui gevestigd was, met het verzoek tot schadeloosstelling. Door de demping zou hun pand in waarde verminderd zijn. Aangezien de benedenvloer van het gebouw beneden het nivo van het gedempte Spui lag kon men bepaalde toegangsdeuren niet meer gebruiken en hadden kelders geen nut meer. Er volgden meerdere geschillen over de gedempte grond. Bijvoorbeeld over het betalen van straatgeld (GAA: Collectie Hartkamp).

Aansluitend werd ook de Martelaarsgracht gedempt. De brug die hierover lag moest verbreed en verlaagd worden om de Spuistraat en de Nieuwezijds Voorburgwal voor het verkeer te ontsluiten. Door demping zou men de kosten en moeite kunnen sparen en zouden beide gedempte burgwallen aan de Nieuwe Zijde goed toegankelijk zijn voor het verkeer dat van het Centraal Station af zou komen (G. Werkman, 1943).

In het verkeerscirculatieplan waren aan de Oude Zijde van de binnenstad de Houtgracht en Leproengracht ook voor demping voorgedragen. De Blauwbrug moest worden vernieuwd en men kon niet vaststellen hoe dat zou moeten gebeuren als men niet van tevoren wist of de aangrenzende Leproengracht bleef voortbestaan (G. Werkman, 1943). De St. Antoniebreestraat en de Jodenbreestraat waren gedacht als grote verkeersweg naar het centrum van de stad. Maar men moest dan wel een andere locatie voor de kraampjes en kruiwagens van de Joodse venters die hier markt hielden vinden. Op 22 januari 1874 besloot de Raad tot demping van de Leproengracht en de Houtgracht en het vestigen van een overdekte Jodengroentenmarkt aldaar. Slechts één adres was hiertegen ingekomen, namelijk van het kerkbestuur van de heilige Antonius van Padua, in de volksmond de Mozes en Aaronkerk, uit vrees voor de markt voor hen deur. In de acht jaar na het voorstel tot demping vervuilde deze grachten sterk doordat buurtbewoners hun faecale stoffen naar de grachten brachten en hier uitstortten (LH. v. E., 1953, p.21). In mei 1880 ontstond er een opstandje toen bij politieverordening werd geregeld dat de venters op de Jodenbreestraat moesten verdwijnen. De nieuwe markt, die op de te dempen Hout-

en Leprozensgracht zou komen was er nog niet, dus waar moesten de venters heen? Het in 1874 gemaakte besluit tot demping was nog steeds niet uitgevoerd (GAA: Collectie Hartkamp). Het Raadsbesluit van 16 februari 1882, waarin tevens het besluit tot demping van de Nieuwezijds Voorburgwal, Martelaarsgracht en Spui werd genomen, leidde uiteindelijk tot uitvoering.

Sinds het verkeerscirculatieplan van 1873 was een verbindingsweg met de westelijke stadsuitbreiding nog niet tot stand gekomen. "Te eniger tijd moet hij er komen; een eisch des tijds, reeds sinds jaren erkend en een noodzakelijk gevolg van de demping van de Rozengracht waarover men het eens is", aldus B en W (GAA: Collectie Hartkamp: de Amsterdammer. 27 januari 1886). In een bijvoegsel van de Amsterdammer (14 februari 1885) maakte de heer Sanders twee plannen bekend: de aanleg van de Raadhuisstraat zodat men over de noodzakelijke, en tevens 'schoone' verkeersweg kon beschikken en als over de daarvoor benodigde doorbraken nog niet beslist kon worden stelde hij het passageplan voor. De gemeente zou dan tussen de Heren- en Keizersgracht een passage voor tram- en personenverkeer aan kunnen leggen en zo wel beschikken over de baten die haar door het tramweganet ten goede zouden komen.

Na een aantal geheime gemeenteraadszittingen was de Raadscommissie het op 29 mei 1890 eens geworden met de A.O.M. (Amsterdamse Omnibus Maatschappij). Het opgezette plan zou voorzien in de dringende behoefte van het verkeer en bracht geen enorme financiële last met zich mee aangezien de kosten, door de aanleg van een tramweganet, met de A.O.M, werden gedeeld. In 1891 werden de bestekken voor de doorbraak goedgekeurd.

Allereerst zocht men een oplossing voor een doorgang achter het Koninklijk Paleis. Uiteindelijk werd besloten de Huiszittenstegen te verbreden. Na jarenlang onderhandelen met het Rijk over onteigeningswetten, werd onteigening en sloop van zo'n 89 percelen mogelijk en werd het oude Post- en Telegraafkantoor gesloopt (Wagenaar, 1987, p. 157). De ruimte die zo in 1893 ontstond werd later gebruikt voor de bouw van het nieuwe Postkantoor (het huidige Magna Plaza) en de rest werd het begin van de Raadhuisstraat. Het volgende stuk weg kwam gereed door het dempen van de Warmoesgracht in 1894, een korte, prachtige gracht met flinke bomen. De hoge bruggen over Singel en Herengracht werden ten behoeve van de paardentram en ander vervoer gesloopt en vervangen door brede, lage bruggen. Protest tegen demping van alweer een gracht was er dit keer nauwelijks, uitgezonderd een aantal ingezonden brieven in de krant. Demping was noodzakelijk voor het verkeer en de schoonheid zou niet echt worden aangetast, 'de gedeeltelijke demping van de Dam was pas erg' volgens voorstanders van de verkeersweg, trouwens er zou een mooie weg voor in de plaats komen.

Voor het vervolg van de weg moest men door de gesloten gevelwanden van Keizers- en Prinsengracht breken. Ook hier nauwelijks protest, ondanks het feit dat de doorbraak zou plaatsvinden ter hoogte van een mooi stukje Keizersgracht. Met de demping van de Rozengracht in 1889 was het probleem van het niet aansluitende stratenpatroon van de Jordaan ook opgelost. Door het gereed komen van de Onteigeningswet in 1894 konden hier 21 percelen worden onteigend en brak de Raadhuisstraat in een kromme lijn dwars door de twee gevelwanden heen om zo uit te komen bij de Rozengracht. Zo werd de Nieuwe Westelijke Verkeersweg in 1896 in gebruik genomen (GAA: Collectie Hartkamp) In 1899 komt een adres van bewoners van de Oudezijds Achterburgwal bij de Raad binnen. Doordat de gracht niet omleund was gebeurden er veel ongelukken op de smalle kaden. Demping van de gracht zou een oplossing zijn. De gracht werd toch nauwelijks nog voor de scheepvaart gebruikt. Tevens zou het goed voor het verkeer en de gezondheid zijn. Over de jaren heen zou demping ook goedkoper zijn. Maar niet iedereen was het hier mee eens. Handeldrijvenden zouden hier nadeel van ondervinden; het zou leiden tot depreciatie van de percelen bij gemis van 'opslag aan het water'. Tegenstanders van demping noemden de ongelukken een gevolg van roekeloosheid en onvoorzichtigheid van voornamelijk de straatjeugd. De gezondheidscommissie vond de demping niet noodzakelijk, B en W vond het te duur. In overleg met het Koninklijk Oudheidkundig Genootschap werd besloten de gracht niet te dempen, maar te voorzien in een omleuning (GAA: Collectie Hartkamp: Algemeen Handelsblad 10

februari 1900).

Wel werd in 1899 de Huidenvetterssloot gedempt. Deze sloot lag aan de Oudezijds Achterburgwal tussen de Barndesteeg en de Bloedstraat en liep dood op de Nieuwmarkt. De sloot had wel een ondergrondse verbinding met de Gelderse Kade. De Huidenvetterssloot was een belangrijke schakel in de waterhuishouding geweest, in verband met de keersluis onder de Nieuwmarkt. Als vaarwater had de sloot geen functie meer, bij wijze van proef was de sloot al enige jaren afgesloten door een drijfboom. Om hygiënische redenen werd uiteindelijk besloten tot demping. De sloot werd, door moeilijkheden met het verhuren van de ontstane grond, afgesloten door een hek (GAA: Collectie Hartkamp).

De bouw van het Centraal Station op drie eilanden en de aanplemping van het Damrak.

Tot het begin van de 19e eeuw kon Amsterdam genieten van haar ligging aan het Open IJ. Vanaf het water keek men tegen de schepen in de haven aan. Maar de toegang van de haven was in de loop der tijd slechter geworden door de toenemende verzanding van het IJ. De gemeente stond niet gewillig tegenover een mogelijke oplossing, namelijk de afdamming van het IJ. Uiteindelijk werd besloten aan oostelijke en westelijke zijde een dok aan te leggen, zodat het vrije uitzicht van het open waterfront min of meer behouden bleef. In 1834 waren het Ooster- en Westerdok gereed. Helaas ontstond hierdoor als het ware een dode hoek. Het water werd nog ondieper, stroomde niet meer waardoor steeds meer slib zich afzette. Men ging over tot het aanplempen van het Wester- en Oosterhoofd in 1858, welke zouden fungeren als afsluitdijken (J. van Eek, 1936).

In 1860 werd een wet aangenomen die de Staat onder andere verplichtte tot het aanleggen van de spoorlijn Amsterdam-Den Helder. De spoorlijn moest aansluiten op bestaande en toekomstige verbindingen naar Amsterdam. Ingenieur Waldorp, belast met het ontwerp van deze spoorwegverbinding, plaatste het Centraal Station tussen de beide hoofden in het ondiepe IJ, zodat de drie belangrijkste interlokale lijnen (in westelijke, zuidelijke en oostelijke richting) een verbinding met elkaar en de haven kregen. Vrijwel door alle instanties (Gemeenteraad, Kamer van Koophandel, Koninklijke Nederlandse Stoombootmaatschappij), maar ook door de burgerij, werd dit plan van 'grote dwaasheid' fel afgewezen. Men was bang dat de stad met deze spoorbaan van haar welvaartsbron, namelijk de haven afgesneden zou worden.

Over andere ontwerpen was men het ook niet eens. De Kamer van Koophandel wendde zich in 1866 tot de Regering met een uitgebreid ontwerp waarin het station aan het einde van de te dempen Reguliersgracht geplaatst werd. Stadsingenieur Van Niftrik raadde de Regering vervolgens aan dit plan af te wijzen, in zijn uitbreidingsplan voor Zuid voorzag hij namelijk in een ceintuurbaan om de stad heen met het station buiten de Leidse Poort. De Regering liet alle mogelijkheden onderzoeken en kwam, tegen de wil van de gemeente, tot een voorkeur voor het 'beruchte plan' van Waldorp. Door het weinig gecoördineerde verzet en de verdeeldheid in de gemeenteraad gedurende de volgende jaren kon het gebeuren dat het plan van het Centraal Station in het open IJ in 1869 werd aanvaard. Hiervoor zou 15 hectare (150.000 m²) oppervlaktewater tot land worden gemaakt (J. van Eek, 1936). De Regering verplichtte zich tevens tot het maken van verbindingen met 'het vaste land' door het bouwen van bruggen, waarvoor de Prins Hendrikkade verbreed moest worden. Deze naam bestond toen echter nog niet, de verschillende, relatief smalle kaden waren losse delen en hadden ieder een eigen naam. Tussen 1872 en 1877 vonden ter voorbereiding van de bouw van het Centraal Station in het Open Havenfront drie aanplempingen plaats: het oostelijk eiland, het middeneiland en het westelijk eiland. De spoorverbinding richting Amersfoort ging over het oostelijk eiland, waar tijdelijk een hulpstation was, via de Oosterdoksdiijk naar de Stadsrietlanden. Na de bouw van het viaduct over de Haarlemmer Houttuinen konden de treinen ook in westelijke richting vertrekken. Het station Westerdok nam als het ware de functie van het

nog te bouwen Centraal Station waar. Tot de bouw van een Centraal Spoorwegstationsgebouw op het middeneiland was in 1875 besloten en in 1881 begon men te bouwen naar een ontwerp van de architecten P.J.H. Cuypers en A.L. van Gendt. Toen de ondersteuning van de gigantische perronoverkapping wegzakten en viaducten scheurden moesten de werken vervolgens enige jaren worden stilgelegd omdat de gestorte zandmassa's nog niet voldoende tot rust waren gekomen (J.L.J. Meiners, 1980, pp.204-205).

In 1889 was het station, gebouwd op 8687 palen, gereed. De bouw van het Centraal Station in het open havenfront bleek achteraf helemaal niet zo'n gek idee te zijn geweest. Het heeft er in de eerste plaats voor gezorgd dat de Amsterdamse binnenstad economisch levensvatbaar bleef. Met de opening van het Noordzee Kanaal steeg de welvaart van de stad, maar steeg ook de omvang van de schepen. De scheepsbedrijvigheid verplaatste zich naar de oostelijke en westelijke havens. Met de komst van een nieuw verkeerselement zijn toch de levendigheid en de bedrijvigheid in het centrum gebleven. In de tweede plaats heeft men er een nieuw uitzicht bij gekregen, wat de 20e eeuwse dichter Jan Campert (1902-1943) als volgt verwoordde:

"Verlaat Centraal en zie de stad
die zich aan 't oog ontvouwt
gelijk een waaier, baan na baan
van parelgrijs en goud."
(uit J.L.J. Meiners, 1980, pp.203-204)

Een uitzicht dat ook aan verandering onderhevig was. Met de opening van het Centraal Station kwam de cityvorming pas goed op gang. De zakelijke functie van gebouwen in dit deel van de binnenstad werd belangrijker dan het wonen. Op de hoek van de Prins Hendrikkade en het Damrak verscheen het Victoriahotel, waarna andere grote kantoren, winkels en hotels volgden langs, onder andere, het Damrak. In de verte kon men nog de beurs van Zocher zien. Voor de bouw van deze beurs was al in 1845 een gedeelte van het Damrak, bij de Dam, aangeplempt. Vervolgens werd in 1857 een plan geopperd tot gehele demping van het Damrak voor het maken van een luxe boulevard. Gevolgd in 1866 door een plan van Scholte en Outshoorn die een grote verkeersweg van allure van Dam tot Plantage Middenlaan voor ogen hadden. Weer een luxe boulevardplan waarvoor het Damrak gedempt zou moeten worden. Deze plannen gingen niet door, maar in 1875 werd wel de weg langs het Damrak verbreed en een klein gedeelte, tot aan de Papenbrugsteeg, gedempt. Deze ingreep vloeiende voort uit het eerder besproken verkeerscirculatieplan van 1873. Verbreding van het Damrak was noodzakelijk want het toegenomen rij verkeer in de binnenstad zorgde voor problemen en men verwachtte nog meer drukte in verband met de komst van het Centraal Station. Een verbreed Damrak zou zorgen voor een betere ontsluiting. Tevens werd in het verkeerscirculatieplan voorgesteld de brug tussen het toekomstige station en het Damrak te verbreden.

In 1883 komen B en W met het voorstel een nieuwe beurs te bouwen op een aan te plempen stuk van het Damrak. Met het dempen had men blijkbaar haast, met de bouw van de beurs wat minder. Met de demping van het Damrak tot de Oudebrugsteeg werd namelijk al in 1883 begonnen. Er ontstond, in afwachting van de beurs, een pleintje dat al snel verwaarloosd werd en toeviel aan de straatjeugd (GAA: Collectie Hartkamp). Er moest iets gebeuren. Om het Damrak toch toonbaar te maken voor het verkeer vanuit het nieuwe Centraal Station werd een eenvoudig plantsoentje ingericht. Later bood het ook plaats aan een tentoonstellingstent. Over de te bouwen beurs werd nogal wat discussie gevoerd. Plannen voor een nieuwe beurs compleet met Damrakboulevard werden ingediend, maar niet uitgevoerd. Rond de eeuwwisseling werd uiteindelijk de beurs van Berlage gebouwd. Om een mooiere entree vanaf het station te maken is herhaaldelijk voorgesteld het resterende deel van het Damrak te dempen. De verwaarloosde

achterkant van de Warmoesstraat was voor menigeen een doorn in het oog. Waar ooit de binnenhaven was liggen nu rondvaartboten afgemeerd en waar men ooit uitzicht had over het open IJ, staat nu het, weliswaar mooie, station. Na het tot stand komen van de metro vond in de jaren tachtig een grote reconstructie van het stationsplein plaats. Door ingrepen zoals de verbreding van de brug voor het Victoriahotel (de 'nieuwe' Nieuwe Brug) en de verbreding van de Prins Hendrikkade is het Open Haven-front visueel gezien geheel verdwenen, op de 'open vijvers' voor het station na.

De Reguliersgracht

Er zijn verschillende pogingen ondernomen tot demping van de Reguliersgracht, gedeelten zijn in de loop der jaren gedempt andere pogingen bleven bij plannen. Het begon eigenlijk al bij de aanleg. De 'Burgemeesteren' legden in 1664, toen met het graven van de gracht begonnen moest worden, aan de Vroedschap voor of men niet beter een straat in plaats van een gracht aan kon leggen. Men zou zodoende besparen op de brug- en walkosten en men kon opbrengsten verwachten uit de grotere gronden voor bouwterreinen die de stad als erven uit zou kunnen geven. De Vroedschap reageerde niet enthousiast en liet de verfraaiing van het stadsbeeld zwaarder wegen dan de onkosten. Burgemeester en Thesauriën lieten hun plan toch maar varen "voor de meeste oirbaer van de stad". In het register van verkochte erven werd de al vermelde naam Reguliersstraat doorgehaald met de kanttekening 'nu Reguliersgracht' (W.J. van Hoboken, 1954, p.4). De gracht werd niet helemaal volgens plan naar de Amstel gegraven, maar liep dood waar nu de Korte Reguliersdwarsstraat uitkomt op het Rembrandtsplein. In 1669 kwam hier de boter- en kaasmarkt en al gauw werd het aangrenzende grachtgedeelte een vergaarbak van markt-afval Na klachten van omwonenden werd in 1682 door het stadsbestuur een keur uitgevaardigd, waarbij werd verboden aldaar vuilnis te storten "omtrent de (boter) Waag of ten eynde van de Reguliersgracht", behalve in de vuilnisschuit die onder een schuine luifel zou worden neergelegd. Blijkbaar gooide men de vuilnis hier steeds naast want het grachtje vervuilde meer en meer. In 1694 werd besloten dit deel; hoek Reguliersbreestraat tot aan de Reguliersdwarsstraat, te dempen.

Tijdens het Aansprekersoproer van 1696 werd nog een vergeefse poging ondernomen het volgende stukje te dempen met de huisraad van kapitein Spaarrog; "de boomen voor de deur en daaromtrent waren heel wijd van de veeren, alsof dat haar gewoonelijcke vrugt was dat zij voortbrachten" (P. Spies et al., 1991, deel n.p.252). Bijna een eeuw later, in 1784, werd een volgend stuk gedempt om de kosten van herstel van de brug over de Reguliersgracht uit te sparen, het huidige Thorbeckeplein. De brug was onderdeel van het in zeer slechte staat verkerende drievoudige bruggencomplex op de kruising Herengracht- Reguliersgracht.

Op 15 februari 1866 richtte het bestuur van de Kamer van Koophandel en Fabrieken een missive aan de Minister van Binnenlandse Zaken over de plaats waar zijns inziens het station geplaatst behoorde te worden, namelijk aan de zuidzijde der stad; "*Na lang beraad kozen wy de plaatsing tegenover de Reguliersgracht omdat deze, wanneer zij gedempt wordt een schoonen breeden toegang biedt als op geen andere plaats wordt gevonden. Wij achten het dempen van deze gracht in het algemeen belang wenschelyk, terwijl zich daartegen geene bezwaren voor de scheepvaart communicatie in de stad opdoen. Van die gracht wordt thans weinig gebruik gemaakt*". Er werd echter niet gerept van het stads schoon dat geschaad zou worden. In die tijd werd geen stem vernomen voor het behoud van grachten. Stadsingenieur Van Niftrik adviseerde echter dit voorstel niet te steunen. In zijn uitbreidingsplan voor Zuid plaatste hij het Station buiten de Leidsepoort en stelde hij voor de Elandsgracht en de Spiegelgracht te dempen (GAA; uitgave Gemeentelijke Woningdienst Amsterdam).

In 1867 vervolgens dienden bewoners een verzoek tot demping in uit hygiënische overwegingen, maar eigenaren van omliggende bedrijven maakten bezwaar. Ook B en W stonden afwijzend tegenover dit verzoek; de kosten zouden te hoog zijn.

Toch kwamen B en W rond 1900 met plannen tot het volledig dempen van de Reguliersgracht, ditmaal om verkeersredenen. De Dienst Publieke Werken had hier een tramlijn gedacht naar de nieuwe wijken buiten de Singelgracht. Gevreesd werd dat de Utrechtse straat niet op de komst van de elektrische tram berekend was. Demping van de Reguliersgracht zou een doeltreffende oplossing zijn, in dat geval zou de vernieuwing en verlaging van de bruggen komen te vervallen. Vandaar dat in de gemeentebegroting voor 1902 voor deze post pro memorie een bedrag van f 1,- werd uitgetrokken (GAA: uitgave Gemeentelijke Woningdienst Amsterdam).

Maar ditmaal kwam er protest uit de burgerij. Amsterdam zou de dupe worden van een "elektriciteitsrage, die van buiten afkomt" (G AA: Collectie Hartkamp; Algemeen Handelsblad 19 februari 1901). Het pas opgerichte Genootschap Amstelodamum, het Koninklijk Oudheidkundig Genootschap, de Kunstenaarssociëteit Arti et Amicitiae verzonden na hevige discussies in vergaderingen adressen aan de Raad tot behoud van de gracht en de bruggen. De gedempte gracht zou toch doodlopen op de Stadhouderskade. De Binnen-Amstel als parallelweg werd als alternatief aangedragen. De hoofdredacteur van de Amsterdamse Courant en de architect A. Moen verhieven hun stem om het behoud van het stadsschoon. Bekend geworden is de voordracht over 'Stedenschennis' van Jan Veth in een vergadering van het Koninklijk Oudheidkundig Genootschap (later in brochure uitgegeven). Hij ging na hoe de verkeerseisen in de jaren 1880-1890 steeds opnieuw gebezigd waren als argument om een stadsgedeelte van zijn schoonheid te beroven; zo was het IJ gedeeltelijk aangeplempt ten behoeve van het Centraal Station en zo het uitzicht over het open havenfront verloren. De gedempte Nieuwezijds Voorburgwal was bedoeld als 'Avenue', maar de mensenstroom vanaf het Centraal Station liep over het Damrak en de Nieuwedijk. Het Damrak was verbreed door aanplemping, maar de vrijgekomen ruimte werd nauwelijks nuttig gebruikt. "En nu zal deze generatie, die zelf blijk gaf niet mooi meer te kunnen bouwen, nog gaan vernietigen wat onze stad uit vroeger tijden aan schoons overhield". Volgens Jan Veth zijn de grachten de "gave vruchten van een 'weloverwogen stedebouw", met de Reguliersgracht als de fijnste, de intiemste. "Die gracht is eenig van stoffage, klassiek, met haar nog ongeschonden boogbruggen". (..) "Aan monumenten mag men niet knoeien, men breekt het Paleis op de Dam toch ook niet af al staat het in de weg voor het verkeer? (...) "En het dempen van de mooiste Amsterdamse grachten is erger dan het verkoopen van mooie oude schilderijen, omdat het mooie dan voorgoed weg is, omdat er schennis heeft plaatsgehad" (GAA: Collectie Hartkamp).

Het Raadslid Korthals Altes waarschuwde vervolgens tegen "eene overdrijving, welke op den duur van Amsterdam een oudheidkundig museum in stede van een wereldstad zou maken" (GAA: Collectie Hartkamp; Algemeen Handelsblad 29 oktober 1901). Onder al dit protest werd er geen voordracht tot dempen van de Reguliersgracht ingediend. De strijd om de monumenten was begonnen. Toch kwam er in 1907 weer een plan om de Reguliersgracht te dempen. De raadsleden Sutorius en Spakier stelden op 4 mei 1907 voor de Reguliersgracht te dempen. Zij schreven: "De Reguliersgracht werd door onze nadenkende voorgangers, bij wijze van reserve, voor de toekomstige verkeersbehoefte hunner nakomelingen bestemd; laat ons de erfenis dankbaar en bescheiden aanvaarden". Het voorstel werd met 32 tegen 3 stemmen verworpen, (GAA: uitgave Gemeentelijke Woningdienst Amsterdam) al waren er ook heel wat bewoners voor demping, zij waren diegenen die dagelijks te maken hadden met de hoge bruggen waar paarden vanaf gleden en met de stank en de vervuiling van het water. "Hebben bewoners van de Reguliersgracht als belastingbetaler niet evenveel recht op frisse lucht als bewoners van ander

stadsdelen" (GAA: Collectie Hartkamp)? Op 15 mei 1907 werd de voordracht tot het niet dempen van de Reguliersgracht maar tot vernieuwing van het bruggencomplex met handhaving van het karakter goedgekeurd (W.J. van Hoboken, 1954, p.6). De Reguliersgracht bleef zodoende tot op de dag van vandaag behouden, inclusief de mooie boogbruggen.

Het Rokin en de Vijzelgracht

Na de plannen tot demping van de Reguliersgracht rond 1900 leek er als het ware een soort halt toegevoegd te zijn aan het dempen van grachten. De burgerij had het behoud van het stadsschoon ontdekt. Toch kwam men in de eerste helft van de 20e eeuw tot een aantal verbredingen en dempingen tussen de Dam en de Vijzelstraat. De meest in het oog springende was de demping van het Rokin, dat in 1933 en 1937, na een lange voorgeschiedenis, gedeeltelijk werd gedempt onder druk van het toegenomen verkeer, de groei van de stad en de vergaande city-vorming. Naast het elektrische tramverkeer nam vooral, na de Eerste Wereldoorlog, het autoverkeer sterk toe.

Een echte gracht was het Rokin niet. Het was oorspronkelijk een deel van de Amstel. Ondanks de ondergrondse verbinding met het Damrakwater liep het Rokin als het ware dood op de Dam. Dit 'einde' werd gebruikt als vertrekplaats voor boten die een verbinding aanhielden met de Plantage en de Schollenbrug.

In 1882 werd de verbreding en versmalling van de westelijke wal van het Rokin aanbesteed voor het aanleggen van het tramnet. "... B en W wijzen er voorts op, (...) door het besluiten tot die verbreding de vraag der demping absoluut is terzijde gesteld, en het behoud van het Rokin als vaarwater uitgesproken is" (GAA: Collectie Hartkamp; Nieuws van de dag, 13 maart 1883). Maar vervolgens werd al in 1884 een request aan de Raad gestuurd waarin melding werd gemaakt van een groots 'Boulevardplan' van het toekomstige Centraal Station via het Damrak en het Rokin naar de Munt, waarvoor zowel het Damrak als het Rokin gedempt moesten worden. In een discussie in de krant bracht men als argument naar voren dat het Rokin toch een stinksloot was, verschillende besmettelijke ziekten waren al uitgebroken door het stilstaande water. Tevens gebeurden er nog al wat ongelukken doordat de kade langs de trambaan te smal was (GAA: Collectie Hartkamp; Algemeen Handelsblad 11 april 1884).

"In tegenstelling tot andere steden hoeft Amsterdam geen onteigeningskosten te maken, voor boulevards kunnen gewoon grachten worden gedempt" meldde een voorstander van het plan. Vrijwel direct werd een adres van zo'n 40 bewoners en bedrijven verzonden tegen demping van het Rokin. Met als argument dat de grachten zijn aangelegd ten behoeve van de scheepvaart en de handel en dus behouden dienen te blijven (GAA: Collectie Hartkamp; Algemeen Handelsblad 24 september 1884).

De vereniging 'Rokin' (opgericht in 1895) dacht hier anders over. De meerderheid van deze vereniging bestond uit voorstanders van demping en zodoende werd in 1896 een adres verzonden naar de Raad; met het verzoek het hygiënische en verkeerstechnische probleem van het Rokin door demping op te lossen (GAA: Collectie Hartkamp). Het adres werd ondersteund door een adres van verschillende winkeliers, koffiehuishouders en hotels, allen gevestigd aan het Rokin. Door de afdeling Publieke Werken werd demping op dit ogenblik niet noodzakelijk geacht en zou alleen maar hoge kosten geven. Het diende geen algemeen belang waardoor de belastingbetalende burger wel niet te spreken zou zijn over een demping op de kosten van de stad (GAA: Collectie Hartkamp; Algemeen Handelsblad 4 augustus 1896).

De demping van het Rokin was hiermee nog niet van de baan. In 1899 werd in een vergadering van de vereniging 'Vooruitgang' door dhr. Flines wederom het boulevardplan bepleit. Een adres tegen demping dat hierop volgde, ondertekend door 43 bewoners, sprak van vandalisme! Bij demping zou ook het 'nachtelijke gewoel' van de Nes zich verbreiden, er zou geen materiaal meer over water vervoerd kunnen worden, de vervuiling zou alleen maar verplaatst worden en de percelen zouden lager aan de straat komen te liggen en zodoende in waarde verminderen. Hun stem vond weerklank in de burgerij. De schoonheid van het water in Amsterdam moest behouden blijven.

Maar het, moderne verkeer stelde eisen. Een verbindingsweg met de nieuw te verrijzen zuidelijke wijk was noodzakelijk. Enkele straten kwamen voor de nieuwe verbinding in aanmerking; verbreding en demping van de Spiegelstraat en -gracht of de verbreding van de Utrechtsestraat of de demping van de Reguliersgracht. Aan al deze oplossingen kleefden problemen. In 1905 bleek dat het goedkoopste plan inhield: de demping van het Rokin, de verbreding van de Vijzelstraat en de demping van de Vijzelgracht. Deze doorgaande weg zou direct in verbinding staan met de Ferdinand Bolstraat (GAA: Collectie Hartkamp; Algemeen Handelsblad 3 november 1905). In 1907 werd het voorstel tot verbreding van de Vijzelstraat door de gemeenteraad aangenomen. Deze straat was nog smaller dan de Leidsestraat zodat de tram aan één kant langs het trottoir liep. De huizen aan de westzijde van de straat en gracht zouden, na onteigening, worden afgebroken zodat hier een nieuwe voorgevelrooilijn kon worden vastgelegd. Dit betekende een forse en toch ook dure ingreep. Alle eigenaren moesten schadeloos gesteld worden. De weg zou zo 22 m. in plaats van de bestaande 6 m. breed worden. In maart 1908 werd een prijsvraag voor een goede afsluiting van de Dam uitgeschreven. De vereniging 'Rokin' reageerde met een beloning van f 300,- voor het plan dat de demping van het Rokin tot aan de Langebrugsteeg zou bevatten. Waarop een groep tegenstanders van demping (23 bewoners) een beloning van f 1000,- uitloofde voor een oplossing mét behoud van water. Er bestond dus nogal wat verdeeldheid onder de bewoners, zelfs binnen de vereniging 'Rokin'. Uit een huis-aan-huis enquête van deze vereniging in 1912, bleek echter dat tussen de Dam en de Langebrugsteeg 89 bewoners voor, 4 neutraal en 7 tegen demping waren. Deze laatste waren firma's die belang bij het water hadden voor het vervoer van goederen per schuit (GAA: Collectie Hartkamp; Algemeen Handelsblad 16 september 1912). Een verzoek van de vereniging tot demping van het Rokin tot aan het 'onooglijke, ouderwetse pontje' (Wijde Lombardsteeg-Duifjessteeg) volgde. Er werd trouwens niet alleen met schande over het pontje 'tot spot van de vreemdeling' gesproken, ook het vervallen badhuis in de Binnen-Amstel was een doorn in het oog van de Vereniging.

Ondanks de sloop van een deel van de Vijgendam in 1912, waardoor een bredere doorgang van de Dam naar het Rokin werd verkregen, werd nog geen demping van het Rokin door B en W voorgesteld. Verbreding van andere wegen was noodzakelijker. Wilde de vereniging 'Rokin' dat toch tot demping werd besloten dan moest men een bijdrage in de kosten leveren van f 65.000, zijnde de rente over tien jaar van het bedrag welke demping tot de Langebrugsteeg zou kosten. De motivatie van B en W was dat het Rokin toch over tien jaar gedempt zou moeten worden in verband met de verbreding van de Vijzelstraat (GAA: Collectie Hartkamp; 10 april 1913). Dit voorstel wekte uiteraard bevreemding op bij de vereniging, toch werd unaniem besloten om het geld bijeen te zoeken. Op 4 februari 1914 was f 40.000 verzameld. Geld en buurtbelangen zouden hierdoor dus het dempingstempo uitmaken. Maar ook de media droegen een steentje bij door de demping als onvermijdelijk af te schilderen.

Nog voordat B en W 'eindelijk' met een voorstel tot gedeeltelijke demping, inclusief de bijdrage van de vereniging, in de Raad kwam, stuurde Amstelodamum een adres in tegen demping. "Een gedempte gracht kan nimmer een goede straat worden, dat is door ervaring in Amsterdam wel bevestigd" (GAA: Collectie Hartkamp; Algemeen Handelsblad 12 februari 1914). In dit geval zouden de verkeersbelangen niet worden gediend. De levendige zijde van het Rokin was 16 m. breed en kon het verkeer inderdaad niet opvangen. Maar door demping zou een straat van 27 m.

breedte ontstaan waar men niet eens gebruik van kon maken! De bebouwing aan de Dam (gebouw Industria) bepaalt namelijk de doorgang en deze was 25 m. breed, terwijl de Vijzelstraat 22 m. breed zou worden; een brede boulevard was dus niet eens mogelijk!

De Raad besloot tot uitstel van demping tot 1916. Voor de bebouwing op de Dam was aanvoer van goederen over water nog noodzakelijk. Zo kon men tegelijkertijd de rente sparen die het verschil tussen de gevraagde f 65.000 en aangeboden f 40.000 zou dekken. Maar de f 40.000 werd door de vereniging ingetrokken, aangezien financiers de eis van uitvoering binnen één jaar aan hun investering hadden verbonden. In afwachting van een akkoord werd er niks meer aan het onderhouden van het Rokin gedaan en verwaarloosde deze sterk, zodat het Rokin in de loop van de jaren 'rijp' gemaakt werd voor demping.

In de komende jaren lag de kwestie stil. Enkele adressen tegen een eventuele voordracht tot demping werden in 1919 aan de Raad verzonden (van de Commissie voor het stadsschoon alsmede van de Vereniging Hendrick de Keyser).

Halverwege de jaren '20 worden er in de gemeenteraad weer opmerkingen over de Rokinkwestie gemaakt. Zo werd er bijvoorbeeld in 1924 door de gemeente een prijsvraag uitgeschreven betreffende de oplossing van het Rokin-vraagstuk. Er kwamen in totaal 62 inzendingen binnen. Het behoud van de gracht bleek onmogelijk te zijn onder de voorwaarden die de gemeente had gesteld "...slechts een versnipperd fragment van gracht, verdrukt en verloren tusschen de geëischte verkeerswegen kan bewaard worden, -een bespotting van het trotse karakter der Amsterdamsche grachten" volgens de jury waar onder andere de architecten Berlage en Gratama zitting in hadden. De prijs werd uiteindelijk verdeeld onder vijf inzendingen, waarvan één ontwerp onder voorbehoud werd aangekocht (Bouwkundig Weekblad, 1924, jaargang 45).

In 1930 komen B en W met het voorstel tot het dempen van de Vijzelgracht als noodzakelijk vervolg op de verbrede Vijzelstraat. De bruggen over de Prinsengracht en de Lijnbaansgracht zouden worden verbreed om gevaarlijke toestanden op te heffen. Ingevolge het Raadsbesluit van 3 juli 1931 werd hiertoe besloten evenals tot demping van het gedeelte van het Rokin van Industria tot de St. Pieterspoortsteeg wat vervolgens als parkeerplaats ingeruimd zou worden. Afdoende verbetering van het Rokin met behoud van het water zou bereikbaar zijn, mits slechts dit kleine gedeelte gedempt zou worden. Tot aan het Muntplein zou een versmalling van het vaarwater en een andere indeling van de rijweg voldoende zijn.

Eerder dat jaar was wederom door het Genootschap Amstelodamum (Amstelodamum, 1930, p.35) geprotesteerd tegen de voorgenomen demping. Een pleidooi tot behoud van stadsschoon bleek wederom noodzakelijk. Er werden zelf ontworpen plannen besproken waarin het water helemaal behouden bleef en welke voldeden aan de eisen van het verkeer. Dhr. Polak maakte een vergelijking met steden zoals Londen en Parijs. Ook daar is het volstrekt onmogelijk gebleken om door de hele stad een onafgebroken, onbepert autoverkeer toe te staan. "Het ideale snelverkeer is in onze oude vestingsteden niet te bereiken, tenzij men ze geheel vernielt en ze doorsnijdt met racebanen" (Amstelodamum, 1930, p.36). In 1933 werd het eerste gedeelte van de Vijzelgracht gedempt, alsmede het stukje Rokin tot de St. Pieterspoortsteeg

In 1935 werd echter duidelijk dat er toch weer plannen tot verdere demping van het Rokin in voorbereiding waren ten behoeve van nog meer parkeergelegenheid. Het volledige besluit van 1931; demping van een klein gedeelte met behoud van een strook water tot aan het Muntplein was nooit uitgevoerd. Protest wederom. Er werden adressen naar de Raad verstuurd door Amstelodamum en door mr.dr. G. van den Bergh en andere stadgenoten met het verzoek het water te behouden alswel een oplossing voor de onhoudbare verkeersproblemen te zoeken. Zij dienden een aantal oplossingen in die volgens de besturen van Amstelodamum, het Koninklijk Oudheidkundig Genootschap, Arti et Amicitiae en de Bond

Heemschut een aantal positieve denkbeelden omvatten die zij lieten uitwerken door de architect Baanders. In het plan Baanders werd een voetpad langs de huizen behouden, de vluchtstrook langs de wallenkant voorzien van een hek en werden de tramsporen in het midden geplaatst tussen de linker- en rechterverkeersbaan. Het plan, waarin het water behouden bleef mocht niet baten, zelfs niet na een allerlaatste telegrafische wijziging waardoor de rijweg dat ene metertje meer, noodzakelijk volgens Publieke Werken, zou verkrijgen.

In de Raadsdebatten werden tegenstanders van demping, als vanouds, aangevallen op hun sentimentaliteit, ze zouden teveel in het verleden leven zonder oog te hebben voor de eisen van de moderne tijd. De Kamer van Koophandel had de demping om economische redenen onvermijdelijk genoemd en zelfs de Rijkscommissie voor de Monumentenzorg vond demping niet bezwaarlijk. Tegenstanders, waaronder de wethouder van Publieke Werken De Miranda, verwonderden zich over het feit dat de Raad opnieuw de demping van het Rokin ter behandeling werd voorgelegd terwijl de afgelopen jaren steeds was besloten tot een oplossing mét behoud van water. Het extra parkeerterrein met vier toegangen zou alleen maar meer verkeersopstoppingen geven. "Indien de Raad niet op het standpunt wenscht te staan - tot hertoe en niet verder - is het niet zeker, dat men ook in de toekomst niet tot verdere demping komt" (Amstelodamum, 1936, pp.49-57). Op 20 februari 1936 besloot de nieuwe Raad met 24 voor en 19 stemmen tegen tot verdere demping van het Rokin. In de zomer van 1936 werd een begin gemaakt met de demping. Vrachten zand werden aangevoerd en al spoedig kreeg het werk de spotnaam: 'Vakantie in de duinen' (GAA: Collectie Hayen; Televisier, 16 september 1961).

Een Rokinbewoner reageerde: "Het Rokinwater sterft en ligt reeds in zijn houten doodskist. Meer en meer verzandt het glanzend, spiegelend water. De openlucht-garage is in wording en de stad zal weldra een historiestuk minder rijk zijn; ditmaal het water, waarop eens de vroede vaders aan Maria de Medicis het luisterrijk festijn aanboden. Vooraanstaande Raadsleden hebben het Rokin een vies stinkend slootje genoemd; zonder dat zij wisten of durfden bekennen dat zij zelfde schuld zijn geweest van de vervuiling en verarming van de gracht" (Amstelodamum, 1937, p.62).

Voor de beoogde doorstroming van de verkeersweg Centraal Station-Rokin-Vijzelstraat moest ook het Muntplein verbreed worden. In 1935 was de Binnenamstel ter hoogte van hotel l'Europe aangeplempt en in 1938 volgde de verbreding van de brug tussen munttoren en de bloemenmarkt waardoor wederom een stukje water uit het gezicht verdween.

Na deze lange geschiedenis die uiteindelijk resulteerde in de gedeeltelijke demping van het Rokin, komt wethouder van verkeer dhr. Ernst Bakker achtenvijftig jaar later voorzichtig met het idee het Rokin open te graven.

In het kader van de Noord-Zuidlijn worden parkeergarages onder de grond gebouwd, volgens hem kan het Rokin dan net zo goed open gegraven worden. Er is nog geen plan voor ontwikkeld, maar in eerste instantie wordt gedacht aan het oude plan (1931) van een versmald water. Over het destijds aanwezige pontje wordt ook alweer gepraat! Tijden veranderen....

Het plan Kaasjager

Na de Tweede Wereldoorlog was het gemotoriseerd verkeer flink toegenomen wat in de jaren vijftig resulteerde in grote verkeersproblemen in met name de spitsuren. De binnenstad fungeerde als het ware als werksector en de nieuwe buitenwijken (bijvoorbeeld Slotervaart, Osdorp, Buitenveldert) als woonsectoren wat leidde tot een toename van het woon-werkverkeer.

Het KNAK had bovendien uitgerekend dat het verkeer over een tiental jaren met 250% zou zijn toegenomen. De binnenstad zou de verkeers- en parkeerdruchte in de toekomst niet kunnen verwerken. Moest men alle auto's uit de binnenstad weren zodat het stadsschoon behouden bleef in een soort van 'openlucht museum' of moest men kiezen voor de economie in de binnenstad en de auto ruim baan geven?

B en W hadden de gerespecteerde hoofdcommissaris van de politie dhr. H. A.C.J. Kaasjager gevraagd zijn advies voor het verkeers- en parkeerprobleem te geven. Het advies werd in 1954 aanhangig gemaakt bij de vaste commissie voor verkeersproblemen uit de Raad, maar lekte uit en de volgende dag stonden de kranten er vol van (GAA: Collectie Hayen; Nieuwe Dag 21 oktober 1954). Volgens Kaasjager konden de groeiende verkeersproblemen pas worden opgelost wanneer de Gelderse Kade, de Kloveniersburg-wal, de Amstel vanaf Munt tot Kloveniersburgwal, het Rokin, het Singel, de open havenfronten, de 'vijvers' voor het centraal station, de Raamgracht en de Ziezeniskade gedempt zouden worden. Deze gedempte grachten zouden tezamen een doorgaande verkeersringweg rondom de binnenstad vormen, welke tevens een goede aansluiting met nieuw te maken radiaalwegen zou krijgen. Kortom het kwam erop neer dat dhr. Kaasjager ongeveer alle overgebleven stadswateren in de binnenstad, behalve de grachtengordel (want ook hij durfde dat niet aan), wilde dempen en omtoveren tot parkeerplaatsen en verkeerswegen. En dit was dan nog maar een voorloper van andere dempingsplannen en doorbraken.

Het plan kwam als een 'donderslag bij heldere hemel' en werd door de publieke opinie massaal afgewezen. Men kon bijna niet geloven dat dhr. Kaasjager het hart van Amsterdam te water en daarmee haar karakter en reputatie weg wilde snijden. Moest men zijn plan serieus nemen, of kon men er beter om lachen?

Spottend vroeg men zich af of Amsterdam er niet beter nog een paar grachten bij kon nemen, dan zou er nog meer parkeerterrein komen. Hoe durfde een zinnig mens nieuwe dempingen voor te stellen, na alle ongelukkige voorbeelden uit het verleden. Toch had Kaasjager blijkbaar durven verwoorden wat anderen niet uit durfden te spreken. Het plan voorzag namelijk in een verkeersoplossing op korte termijn en was, niet te vergeten, makkelijk en goedkoop. Een mentaliteit die zo eigen was aan de 19e eeuwse manier van handelen, "nu eens hier, dan weer daar te slopen, te breken of te dempen, steeds dus partieel en op hetzelfde ogenblik onvoldoende" (A.A. Kok, 1965, p.109). Tijdens een radioprogramma verwoordde Kaasjager dat ook hij wel inzag dat zijn advies een ernstige aanslag in zou houden op de schoonheid van de stad, "maar dat het rapport hier tegenover stelt dat een volgende generatie - dat deze schoonheid niet heeft gekend - haar ook niet zal missen. Vroeger diende de geschetste ring voor het verkeer te water, nu dit grotendeels is vervangen door verkeer te land is het logisch de bestaande ruimte ook daaraan ondergeschikt te maken" (GAA: Collectie Hayen).

De vereniging Ons Amsterdam hield een pleidooi tegen het dempingsplan door het inrichten van een etalage aan de Munt, in het gebouw van 'de Nederlanden van 1845'. Het trok veel belangstelling, rijen met bezoekers. Dit was niet het enige protest. Het Vrije Volk organiseerde een kruisvaart tegen het dempingsplan in samenwerking met de rondvaartbootorganisaties. Zo'n 6000 Amsterdammers voeren mee met de anti-dempingsvloot onder de leus:

*" Geen afval in de gracht,
geen asfalt in de gracht".*

Een dispuut van eerstejaars Corps studenten van de VU had een andere leus bedacht, al varend hielden ze een bord omhoog:

" Geen gepingel in het Singel".

In de kranten werden nieuwe plannen aangedragen; "breek de Pijp af, die is toch lelijk" of "sloop het paleis, dat staat toch in de weg, dan hebben we genoeg parkeerruimte" of meer serieuze plannen zoals de bouw van een metro, een onderwatertunnel, drijvende parkeerbakken.

Er verscheen een medisch verhaal in de krant dat erop wees dat de steenwoestenberg die door demping van zoveel grachten zou ontstaan, een negatieve invloed op de stemming van vele mensen uit zou oefenen. Zelfs in de staat Texas (Verenigde Staten), werd er een krantenartikel gewijd aan het dempingsplan en in Amsterdam zelf refereerde Sinterklaas in zijn jaarlijkse toespraak aan het dempingsplan.

Ook de gemeenteraad voelde niks voor de plannen van Kaasjager. In een betoog van wethouder Van den Bergh over de toekomst van de binnenstad bleek dat het gemeentebestuur oog had voor de handhaving van de Amsterdamse schoonheid, maar niet tot elke prijs. Men sloot als het ware een compromis. Men beseftte dat men het verkeersprobleem niet kon afdoen met het dempen en doorbreken. De Raad kwam meer tot een totaalvisie op het stedenbouwkundige aspect van de oude stad. Het verkeer zou zich aan moeten passen aan de stad. Volgens Van den Bergh "bestaat de binnenstad uit ragfijne draden, verkeer te water heeft ze alle eeuwen door kunnen verwerken, maar dat te land niet. Elke nieuwe verkeersweg die aan het stelsel is toegevoegd heeft het verkeer mogelijkheden gegeven daar door te breken waar het niet meer weg kan. Doorbreken en dempingen zijn daarom als systeem ongewenst en onnut. Zij trekken het verkeer aan tot het vastloopt. Parijs heeft met zijn doorbraken van Hausmann dezelfde problemen" (GAA: topografieportefeuille; Het Vrije Volk; kruisvaarteditie).

Ook in de Nota Binnenstad van 1955 die volgde werd het dempen afgewezen, een blijvende verkeersoplossing zou het niet geven en men wilde het stadsschoon behouden. Kaasjager bleef bij zijn plannen, hij noemde zijn tegenstanders "fantasten die op de meest dolzinnige wijze op sentiment van de Amsterdammers hebben gereageerd, zonder zelf met plannen te komen", zie hier een vergelijkbare reactie van Kaasjager als de dempers in de 19e eeuw (GAA: Collectie Hayen).

Hij uitte kritiek op de Binnenstads Nota van B en W: "...doden en gewonden, slachtoffers van het verkeer hebben niets aan de schoonheid". Met het plan Kaasjager, dat eigenlijk al als een verassing kwam na de min of meer mislukte dempingen van het Rokin en de Vijzelgracht in de jaren dertig, leek het dempingsgevaar geweken.

HOOFDSTUK 4: DE HUIDIGE SITUATIE

De kentering van de publieke opinie in de zaak Kaasjager betekende niet dat het dempen tot het verleden behoorde. Ondertussen was het dempen gewoon stilletjes doorgegaan onder een andere naam. In de Gemeenteraad werd gesproken over 'verbreding' als het om aanplemping ging, wat het moeilijk maakt te achterhalen waar en wanneer er delen van het wateroppervlak zijn verdwenen. Vooral ten behoeve van spoor- en havenwerken en verkeer zijn er stukken in het IJ aangeplempt, met name in het oostelijke deel van de binnenstad.

Zo werd de verbreding van de Prins Hendrikkade tussen Oosterdok en Kalkmarkt al in 1938 uitgevoerd. Het gedeelte tot de Foeliestraat werd verbreed in het volgende jaar. Begin jaren vijftig werd de Oostelijke Handelskade verbreed. Gevolgd door verdere verbredingen van de Prins Hendrikkade in verband met de bouw van de IJtunnel. Verbredingen ten westen van het Kattenburgerplein om het verkeer van de IJtunnel in zowel westelijke als oostelijke richting op te vangen. Het gedeelte Prins Hendrikkade tussen de Kamperbrug en de Martelaarsgracht werd in 1967 geschikt gemaakt voor het verkeer in twee richtingen door versmalling van het Open Havenfront en de bouw van een tweede brug over het Damrak om zodoende het Stationsplein te ontlasten. "Vrachtwagens voeren zand aan voor de verbreding van de Prins Hendrikkade bij de Schreierstoren. De kade was hier veel te smal en leverde dan ook nogal eens verkeersproblemen op" (GAA: Collectie Hayen; Nieuwe Dag 7 december 1960).

Bij de Foeliestraat werd het Oosterdok, ten behoeve van de IJtunnel, vrijwel over de gehele breedte gedempt. Een zeer grote zandvlakte ontstond hier, zodat van het eens zo brede water maar een smalle strook overbleef. In de Nota Binnenstad uit 1955 was het dempen weliswaar afgewezen, toch bevatte het rapport ook hier weer een dempingsvoorstel, namelijk de Lijnbaansgracht langs Ziezeniskade verder te dempen tot aan de Spiegelgracht, ten behoeve van parkeerruimte (GAA: Collectie Hayen; Parool 18 augustus 1959).

De verwaarloosde toestand van de Lijnbaansgracht lokte wederom demping uit in de nota over 'Ringwegen langs de Singelgracht' van de Commissie Verkeer en Vervoer uit 1960. Er werd voorgesteld de Lijnbaansgracht te dempen, nu tussen Raamplein en Bloemgracht. Het Genootschap Amstelodamum verzette zich hiertegen.

Het verkeersprobleem was nijpend, dat is duidelijk. Er werden nogal wat adressen en adviezen naar de gemeenteraad gezonden met het dringende verzoek de verkeerschaos op te lossen. Één daarvan was een voorstel van dhr. Drost die in 1961 voorstelde ongeveer alle overgebleven grachten in de Jordaan te dempen. Hij dacht zo het Centrum beter bereikbaar te maken, maar had er niet bij stil gestaan dat deze grachten doodlopen op de grachtengordel (GAA: Collectie Hayen; Het Parool 7 augustus 1961).

In 1961 pleitte de heer A.J. Mesman in zijn pamflet 'Mogen-wij zwijgen?' voor het dempen van een flink aantal grachten in de binnenstad om de stad goede verkeersaders en parkeerruimte te geven (vergelijkbaar met het plan Kaasjager). Volgens hem een betere oplossing dan al die 'puinmakerij' die ontstaat door het slopen en breken, want dat was pas puur vandalisme.

Als onderdeel van het bestemmingsplan Valkenburgerstraat werd in 1968 de Marken-gracht zonder expliciet raadsbesluit gedempt evenals de Houtkopersburgwal. Terwijl in het oorspronkelijke wederopbouwplan-Jodenbreestraat was voorgesteld het wateroppervlak van de Markengracht en de Houtkopersburgwal juist te verbreden. Er waren zelfs plannen de Houtgracht en de Leprozengracht die in 1882 waren gedempt (het huidige Waterlooplein) open te graven (Raad voor de stedebouw, 1974), maar dat is er nooit van gekomen. Begin jaren zeventig werd de Oosterdoksdam verbreed, alsmede gedeelten langs de Oosterdoks-kade aangeplempt.

Bedoeld als tijdelijke maatregelen ten behoeve van de Metro-aanleg werden er opnieuw gedeelten van het Open Havenfront aangeplempt, alsmede delen van de Gelderse Kade, Zwanenburgwal, Rechtboomsloot en het Damrak.

Na al deze verbredingen en aanplempingen lijkt er toch vanaf de jaren zeventig enigszins een schuchtere kentering in het dempen op gang te zijn gekomen.

- Het opengraven van de Houtkopersburgwal in 1978 (de demping was zowiezo als een tijdelijke maatregel bedoeld in verband met de bouw van het Maupoleum aan de Jodenbreestraat).
- Het wegbaggeren van de tijdelijke zandaanplempingen in het Open Havenfront.
- De grachten van Almere naar een ontwerp van Teun Koolhaas.
- De aanleg van nieuwe grachten op het Java-eiland in de plannen van Sjoerd Soeters.
- heel actueel: de nog niet ontwikkelde plannen voor het open graven van het Rokin van wethouder Ernst Bakker.

We zien in heel Nederland, in navolging van andere landen, een hernieuwde belangstelling voor water als stedenbouwkundig element ontstaan, getuige de waterfrontplannen die in verschillende steden zijn ontworpen. Men beseft steeds meer dat water een belangrijke rol kan spelen in het vormgeven van de openbare ruimte. Door aan verlaten havengebieden een nieuwe functie te geven kan de relatie met het water hersteld worden. Een duidelijk voorbeeld in Amsterdam is het nieuwe woongebied op het KNSM-eiland. Ook het recreëren en flaneren is een functie die als vanouds goed samen gaat met water.

De recreatieve of 'gezondheidsbevorderende' rol van water kwam onder andere tot uiting in de aanleg van stadsparken met vijvers, de aanleg van het Amsterdamse Bos en later de Sloterplas. Men kon hier wandelen, soms ook zwemmen en vissen en door de grachten kon men varen met mooi weer of schaatsen als er ijs lag. De laatste jaren zijn de recreatieve activiteiten in- en rond het stadswater gegroeid, getuige de vele rondvaartboten, waterfietsen, watertaxi's, museumboten en particuliere pleziervaartuigjes. Naast alle varende elementen, is het stadswater ook druk bevolkt met woonboten, die ten gevolge van de heersende woningnood in de jaren '60 in trek kwamen en die de grachten een nieuw uiterlijk hebben gegeven (Truijens, 1992). Niet altijd even mooi vindt de gemeente, die de wildgroei nu aan banden probeert te leggen.

Niet alleen voor de Amsterdammers en Nederlanders zelf, maar ook voor het internationale toerisme is het unieke karakter van de Amsterdamse binnenstad met haar stadswater van belang. De toeristische en economische waarde van het water kan voor een waterstad als Amsterdam dan ook moeilijk over het hoofd worden gezien.

Anderzijds is er eveneens sprake van het achteloos of bijna vanzelfsprekend aanplempen of dempen van water bij nieuwbouw en uitbreidingen. Bijvoorbeeld in de plannen van De Dienst Ruimtelijke Ordening met betrekking tot de IJoevers en Nieuw-Oost in het IJmeer. Proefaanplempingen voor het eiland IJburg hebben al plaatsgevonden. Maar ook door de verbreding van bestaande bruggen en de uitbreidingen van de spoorwegen verdwijnt maar al te vaak weer een stukje wateroppervlak uit het gezicht.

Nog steeds zorgt de noodzaak tot vernieuwing van walbeschoeiingen voor 'dempingsgevaar'; men bouwt namelijk liever een nieuwe muur voor de bestaande oudere, dat is minder werk en goedkoper. Wel gaat er zo weer een halve meter van het wateroppervlak verloren. Zo wil men bijvoorbeeld, in verband met de aanleg van de Noord-Zuidlijn, in Amsterdam Noord het Noordhollands kanaal versmallen. Een ander voorbeeld van de verkleining van het waterareaal is het 'aangeplempte' terras in de Binnenamstel van Café De Jaren. En toch wel heel sprekend is het 'drijvende politieburo' in de Kloveniersburgwal dat het hele uitzicht vanaf de Nieuwmarkt wegneemt en dat er recentelijk een broertje bij heeft gekregen in het Singel bij het Spui.

BESLUIT

Alhoewel er door de Amsterdamse geschiedenis heen gevallen van dempingen bekend zijn, begon het 'systematisch' dempen van stads water pas goed halverwege de 19e eeuw. Bijna anderhalve eeuw later is het systematisch dempen weliswaar van de baan, maar blijkt het wateroppervlak van de binnenstad toch nog gestadig te verminderen. Voor een waterstad als Amsterdam een slechte zaak, want het verlies van stadswater heeft in het verleden geleid tot een ingrijpende verandering van het stadsgezicht en haar plattegrond.

Allereerst werden dempingen om gezondheidsredenen uitgevoerd; de sterke vervuiling van de slecht doorspoelende grachten veroorzaakte onhygiënische toestanden. Vervolgens werden de eisen van het moderne landverkeer een belangrijke drijfveer tot het dempen van stadswater. Brede wegen in de 'smalle' binnenstad zouden vooruitgang, bereikbaarheid en aanzien geven. Maar vaak genoeg bevatte de motivatie voor demping een combinatie van argumenten. Een achterliggend motief was vrijwel altijd het kostenaspect. Door demping vervielen de hoge kosten van onderhoud aan bruggen en walmuren. Als men maar lang genoeg wachtte met herstel van de walbeschoeiingen werd de gracht vanzelf een 'stilstaande stinksloot' en werd dempen onvermijdelijk. De waarde van de percelen, de hogere (onteigenings)kosten bij doorbraken, het wel- of niet onderdeel zijn van het waterverversingssysteem waren andere argumenten die bij demping meespeelden. Ze bleken vaak voor dubbele interpretatie vatbaar, ze werden door zowel voor- als tegenstanders van dempen gebruikt.

Terwijl er bij de demping van de Goudsbloemgracht in 1857 nog grote blijdschap onder de bevolking heerste, werd het protest tegen dempen gaandeweg voelbaar. De gedempte grachten voldeden namelijk niet altijd aan de verwachtingen. Het tegenvallende resultaat van de Spuistraat bijvoorbeeld, deed bij sommigen het besef ontwaken dat protest tegen het dempen van nog meer grachten nodig was. De tegenstanders beriepen zich op het belang van het vaarwater en de schoonheid van de gracht: het 'eigenaardige van Amsterdam', wat door demping voor altijd verwoest zou worden. Door het toegenomen protest werd het voor het gemeentebestuur moeilijker om dempingen uit te voeren. Zo blijkt wel uit de lange 'dempingsgeschiedenis' van het Rokin, die het woord 'dempen' toch wel een beladen betekenis heeft meegegeven. Een betekenis die de duidelijkheid rondom het dempen in ieder geval niet ten goede is gekomen. Het dempen heet geen dempen meer, maar valt bijvoorbeeld onder termen zoals verbreding, herprofilering of reconstructie waardoor de verkleining van het wateroppervlak zonder veel tegenstand sluipend voort kan gaan.

Wat is er van de gedempte grachten terechtgekomen? Zoals hierboven opgemerkt voldeden de door demping ontstane straten niet altijd aan de geopperde verwachtingen. De Spuistraat werd geen tweede Kalverstraat, de Nieuwezijds Voorburgwal vervulde in eerste instantie nauwelijks haar beoogde verkeersfunctie en niet alle nieuwe straten blonken echt uit in schoonheid. Maar al te vaak werd duidelijk dat het ritme (van bebouwingshoogten, kaden, water) was verdwenen door demping. Ook lag het 'nieuwe' straatniveau nog al eens beduidend hoger dan dat van de 'oude' gracht waardoor de kelders van de aanliggende bebouwing te laag voor gebruik kwamen te liggen.

In onze tijd functioneren de gedempte grachten als vanzelfsprekend onderdeel van de openbare ruimte. Sommige gedempte grachten hebben inderdaad een verkeersfunctie gekregen, anderen zijn grotendeels ingericht als parkeerruimte. Maar de dempingen in de vorige eeuw getuigen niet van een overkoepelende visie, het zijn over het algemeen geïsoleerde ingrepen geweest. Een afdoende oplossing van het verkeers- en parkeervraagstuk is door het hier en daar dempen van stadswater nooit bereikt. Verruiming van verkeerswegen leidt veelal juist tot een extra toestroom van auto's. Misschien moeten we, om het ('oude') verkeers- en parkeerprobleem op te lossen, het

Middeleeuwse gebruik van wagenpleinen aan de stadspoorten in herinnering terug halen in de vorm van transferia aan de stadsrand.

Ondertussen is er in vergelijking met ruim een eeuw geleden veel veranderd; beslissingen in het verleden kwamen tot stand in een maatschappij met andere denkbeelden en meningen. De oorspronkelijke aanleiding tot demping is veelal verdwenen. Het gemeentebestuur in de huidige tijd wil juist het verkeer in het stadshart beperken. Zo kan het gebeuren dat het Spui, ooit gedempt als noodzakelijke verbinding tussen Rokin en Singel en als logisch vervolg op de Spuistraat en de Nieuwezijds Voorburgwal, nu is aangewezen als voetgangersgebied. Het Damrak en het Rokin zijn in het kader van hetzelfde plan heringericht, waardoor hier alleen éénrichtingsverkeer mogelijk is (Stadsnieuws, 1995). Nu het Rokin toch een deel van haar verkeersfunctie heeft verloren klinkt het ook niet zo gek dat wethouder Bakker voorstelt het Rokin open te graven. Eindelijk weer een stem die waarde hecht aan het water op een plek waar het thuishoort. Wie weet, als één stukje water weder opengegraven wordt volgen er misschien meer. Zover is het nog niet, want er is blijkbaar wel durf voor nodig om daadwerkelijk een plan tot uitvoering te ontwikkelen. Een plan dat, gezien de geschiedenis, vast en zeker kan rekenen op voor- en tegenstanders.

Een sprankje hoop is er wel. Het lijkt er op dat het Amsterdamse stadswater de laatste jaren opnieuw in de belangstelling is komen te staan. Er is een herstel van het water als vervoersinfrastructuur te zien. Vervoer dat voornamelijk is gebaseerd op de pleziervaart, waardoor het water een toeristische attractie bij uitstek is geworden. Het is weer druk geworden op de grachten. De gemeente vindt het zelfs té druk worden en probeert in de conceptnota 'Amsterdam te water' maatregelen te treffen tegen de overlast die de drukte op het water veroorzaakt. Hierbij moet rekening worden gehouden met de klachten en wensen van alle betrokkenen (waaronder zowel water- als walgebruikers) (Stadsnieuws, 1994).

Het zou mooi zijn als er als gevolg van deze conceptnota een samenhangend beleid tot stand kan komen, waarin de belangrijke rol die het water in Amsterdam vervult duidelijk tot uitdrukking komt. Hopelijk leidt een overkoepelend beleid ook tot een beter behoud van het stadswater, want het moge duidelijk zijn dat het wateroppervlak, ondanks de hernieuwde belangstelling, visueel gezien nog steeds aangetast wordt.

BRONVERMELDING

- D'AILLY, A.E. (1935). Het Rusland. In: Amstelodamum, jaarboek 32, p.50.
- AMSTERDAMSE GIDS, DE (1930). Amsterdam, zooals het was. De Nieuwezijds Voorburgwal. De Rozengracht. Jaargang 5, pp. 194-197, 214-215. Amsterdam: Stadsdrukkerij.
- AMSTERDAMS HISTORISCH MUSEUM, (1966). Amsterdam in z'n element. Tentoonstellingscatalogus.
- BEELAERTS VAN BLOKLAND, P.R. (1952). Vereeniging ten behoeve der arbeidersklasse 1852-1952. In: Amstelodamum, maandblad jaargang 39, p. 51.
- BOUWKUNDIG WEEKBLAD, (1924). Jury rapport Rokin-prijsvraag te Amsterdam. Jaargang 45, p.352.
- BREEN, J. DE, (1953). De grenzen van de vrijheid en van de omwalling der stad Amsterdam in de XVIe en XVIIe eeuw. In: Amstelodamum, jaarboek 45, p.37.
- CARASSO, D. (1977). Op weg naar het begin, reiniging en stadsreiniging in de 19e eeuw. In: Ons Amsterdam, jaargang 29, p. 255.
- ECK, J. VAN (1936). De schoonheid van Amsterdam voor en na het dempen. Amsterdam: P.N. van Kampen en zn. N.V.
- EEGHEN, L.H. VAN (1958). De brouwerij de hooiberg. In: Amstelodamum, jaarboek 50, p.91.
- EMEIS JR, M.G. (1975). Amsterdam in en om 1675. In: Ons Amsterdam, jaargang 27, p. 168.
- E.. I.H. VAN (1953). De geschiedenis van het eiland Vlooyenburg. In: Amstelodamum, maandblad jaargang 40, p.21.
- GELDER, R. VAN (1987). De schone schijn van water. In: W.F. HETNEMEYER, M.F.
- WAGENAAR, e. a. Amsterdam in kaarten, verandering van de stad in vier eeuwen canografie, pp.64-67. Ede: Zomer & Keunig boeken BV.
- GENOOTSCHAP AMSTELODAMUM, (1930). Verslag van de protestvergadering. Maandblad jaargang 17, pp. 35-37.
- GENOOTSCHAP AMSTELODAMUM, (1936). Het Rokin gedempt! Maandblad jaargang 23, p.24.
- GENOOTSCHAP AMSTELODAMUM, (1937). Ingezonden stuk. Maandblad jaargang 24, p.62.
- HERDER, T. DEN (1957). De Jordaan (1). In: Ons Amsterdam, jaargang 9, p. 330.
- HOBOKEN, W.J. VAN (1954). De aanleg en gedeeltelijke demping van de Reguliersgracht. In: Amstelodamum, maandblad jaargang 41, pp.6-9.
- HOEK OSTENDE, J.H. VAN DEN (1962). De demping van de Lindengracht in 1895. In:

Amstelodamum, maandblad jaargang 49, pp. 145-147.

JANSE, H. (19907). Amsterdam gebouwd op palen. Amsterdam: De Brink.

JANSEN, L. (1963). Het toekomstige Amsterdams historisch museum. In: Ons Amsterdam, jaargang 15, p. 56.

KISTEMAKER, R. (1993). Amsterdam 1300-1700: van 'geringhe visschers' naar een 'kleyne wereldt'. In: E. TAVERNE, I. VISSER, red. Stedebouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden. pp.78-92. Nijmegen: Sun.

KOK, A.A., H. THOMAS (1965). De historische schoonheid van Amsterdam. Amsterdam: Allert de Lange NV, 8e druk.

KRUIZENGA, J.H. (1955). Water in Amsterdam, element van schoonheid. In: Ons Amsterdam, jaargang 7, pp.38-43.

LOCHES RAMBONNET, D. DE (1993). Het water als bepalend element in de morfologie van Amsterdam. In: GEMEENTELIJK BUREAU MONUMENTENZORG, red.

Amsterdam het beschouwen waard. Uitgave t.g. v. veertigjarig bestaan, pp.115-131. Amsterdam: stadsuitgeverij.

MEINERS, J.L.J. (1980). Het Centraal Station en omgeving (1), (2). In: Ons Amsterdam, jaargang 32, pp.203, 235.

-, (1985). Binnenstad en verkeer. Door de eeuwen heen strijd om de ruimte. In: Ons Amsterdam, jaargang 37, pp. 86-91.

MEISCHKE, R. (1975). Van Burgerweeshuis tot Amsterdams historisch museum- de betekenis van een gebouwencomplex. In: Ons Amsterdam, jaargang 27, p.227.

PLAS, G. VAN DER (1993). Amsterdam, 1750-1850: van stadstaat naar hoofdstad. In: E. TAVERNE, I. VISSER, red. Stedebouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden, pp. 148-159. Nijmegen: Sun.

RAAD VOOR DE STEDEBOUW, (1974). Rapport inzake de demping van stadswateren, uitgebracht door de Amsterdamse Raad voor stedebouw. In: Gemeentebld 1974, bijlage A.

SCHADE VAN WESTRUM, L.L. (1965). Het behoud van het karakter der Amsterdamse binnenstad. In: Ons Amsterdam, jaargang 17, pp.290-296.

SPIES, P., K. KLEUN et al. (1991). Het grachtenboek I en II. Den Haag: SDU, Amsterdam D'arts.

STADSNIEUWS, informatiekant van de afdeling voorlichting en externe betrekkingen van de gemeente Amsterdam, november 1994 en januari 1995.

TRUHENS, B. (1992). Tussen wal en schip, onderzoek naar het gebruik van de waterruimte in de Amsterdamse binnenstad. (Doctoraalstudie Sociale Geografie, UVA)

WAGENAAR, M.F. (1987). Een epidemie in kaart gebracht. In: W.F. HEINEMEYER, M.F.

WAGENAAR, e.a. Amsterdam in kaarten. Verandering van de stad in vier eeuwen cartografie, pp. 128-131. Ede: Zomer & Keunig boeken BV.

_, (1987). City-vorming in de binnenstad. In: W.F. HEINEMEYER, M.F. WAGENAAR, e.a. Amsterdam in kaarten. Verandering van de stad in vier eeuwen cartografie, pp. 152-155. Ede: Zomer & Keunig boeken BV.

_, (1987). Dempfen, breken, slopen. In: W.F. HEINEMEYER, M.F. WAGENAAR, e.a. Amsterdam in kaarten. Verandering van de stad in vier eeuwen cartografie, pp. 156-160. Ede: Zomer & Keunig boeken BV.

_, (1993). Amsterdam, 1860-1940: een bedrijvige stad. In: E. TAVERNE, I. VISSER, red. Stedebouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden, pp.218- 234. Nijmegen: Sun.

WERKMAN, G. (1943). Amsterdam stad te water. Bussum: F.G. Kroonder.

GERAADPLEEGDE BRONNEN VAN DE GEMEENTELIJKE ARCHIEFDIENST AMSTERDAM (=GAA):

COLLECTIE HARTKAMP: Persverzameling 1840-1914. Portefeuille Topografie 7-11. Geschiedenis en aantekeningen betreffende de Straten, Pleinen, Grachten, Bruggen enz.

COLLECTIE T.A. HAYEN: doos no. 179,

GEMEENTELIJKE WONINGDIENST UITGAVE, Een en ander over verkeersverruiming, dempingen en doorbraken voorheen te Amsterdam voorgenomen of tot stand gebracht, (zonder jaartal).

GEMEENTEBLAD.

MESMAN, A.J. (1961) pamflet: Mogen wij zwijgen?

TEKENINGEN ARCHIEF PUBLIEKE WERKEN (Historisch-topografische Atlas).

TOPOGRAFIE portefeuille: straten, pleinen, grachten enz.

ZAKENREGISTER PUBLIEKE WERKEN.

ILLUSTRATIE-VERANTWOORDING:

Foto's en prenten:

Afb. 5, 15, 18, 23, 28, 32, 34, 42, 46, 51: COLLECTIE VAN DE WAAL, Universiteits

Bibliotheek.

Afb. 41, 48, 49, 54: COLLECTIE HAYEN, bibliotheek Gemeentelijke Archiefdienst Amsterdam.

Afb. 8, 19: COLLECTIE HARTKAMP, bibliotheek Gemeentelijke Archiefdienst Amsterdam.

Afb. 6, 7, 9, 10, 11, 13, 14, 16, 17, 20, 21, 22, 24, 25, 27, 30, 33, 36, 37, 39, 40, 43, 44, 45, 52, 53, 55, 56, 57, 58: HISTORISCH-TOPOGRAFISCHE ATLAS van de Gemeentelijke Archiefdienst Amsterdam.

Afb. 59, 60, 61: Gemeentelijk Bureau Monumentenzorg Amsterdam.

Kaartmateriaal:

Afb. 47. In: G. BRINKGREVE red. (1956). Alarm in Amsterdam of het lot der oude binnensteden, bijlage achterin. Amsterdam- Elsevier-Brussel.

Afb. 1 en 2. In: GEMEENTELIJK BUREAU MONUMENTENZORG, red. Amsterdam het beschouwen waard. Uitgave t.g.v. veertigjarig bestaan, p. 121. Amsterdam: stadsuitgeverij.

Afb. 26. HISTORISCH-TOPOGRAFISCHE ATLAS van de Gemeentelijke Archiefdienst Amsterdam.

Afb. 3, 4, 12, 29, 35, 38, 50: LANDMETEN EN VASTGOEDINFORMATIE afd. Kartografie, Stedelijk Beheer (1993).

Afb. 31. In: J.L.J. MEINERS (1980). Het Centraal Station en omgeving (1). In: Ons Amsterdam, jaargang 32, p.203.

BIJLAGE

Overzicht van verdwenen stadswater

- eind 15e eeuw demping Nieuwezijds Kolk.
1549: demping Oude Braak (=Kromme Elleboogsteeg en Oude Braaksteeg)
1596: demping Lastagesloten: Sacksloten.
1593: aanplemping Vlooienburg en de Oostelijke eilanden: Rapenburg, Uilenburg en Marken (=Valckenburg).
- eind 16e eeuw demping Raamsloot (=Rusland).
1597: aanplemping Amstel tussen Kloveniersburgwal en Groenburgwal.
1608: overkluizing deel Rokin.
1610: aanplemping Westelijke eilanden.
1614: overkluizing deel Kloveniersburgwal (=Nieuwmarkt).
1625: aanplemping deel Amstel: 's Gravelandse veer (tussen Groenburgwal en Blauwbrug).
1646: demping Oude Waal, aanplemping Nieuw Waalseiland.
1648: overkluizing deel Nieuwezijds Voorburgwal (voor Nieuwe Kerk).
1649: demping Vullerdwarsgracht (bij de Hand- en Voetboogsteeg)?
1650: demping de Braeck in de Jordaan.
1650-55: aanplemping van de eilanden Kattenburg, Wittenburg, Oostenburg.
1660: demping sloot in Jordaan (=Slootstraat).
1662: demping Heiligewegburgwalleetje (=Koningsplein).
1672-73: demping meest westelijke deel van de tegenwoordige Nieuwe Achtergracht (=Korte Amstelstraat).
1694: demping deel Reguliersgracht (tot Reguliers Dwarsstraat).
1784: demping deel Reguliersgracht (=Thorbeckeplein).
1789: demping Oude Nonnensloot (tussen Oudemanhuispoort en Slijkstraat).
1828/1834: aanplemping Westerdok- en Oosterdoksdiijk; afsluiting van de haven.
1830: plan tot demping deel Prinsengracht (voor Gerechtshof).
1845: demping deel Damrak.
1857: plan gehele demping Damrak, voor luxe boulevard.
1857: demping Goudsbloemgracht (=Willemstraat).
1858: aanplemping Ooster-Westerhoofd.
1859: demping Eland-Stinksloot (=Lijnbaansstraat).
1859: demping sloot in Smalle Pad (=Planciusstraat).
1860: demping Anjeliërsgracht (=Westerstraat).
1861: demping deel Muidergracht en Leprozenburgwal (=J.D. Meyerplein tussen Nieuwe Amstelstraat to Nieuwe Herengracht).
1863: verbreding Muntsluis (om de communicatie tussen Reguliers Breestraat, Kalverstraat. Doelenstraat en Rokin te verbeteren).
1864: demping Bagijnensloot (=Begijnesteeg) en Nieuwe Lijnbaansgracht (tussen Weesperplein en Roetersburgwal; eerste gedeelte Valckenierstraat).
1865: discussie krant over demping Keizersgracht.
1866: plan Scholte/ Outshoorn; doorbraak en demping van Dam tot Plantage Middenlaan.
1867: demping Rotterdammersloot (verlengstuk van de Snoekjesgracht. tussen de St.Antoniebreestraat en de Dijkstraat).
1867: demping Amstelgrachtje (= Maarten Janszn Kosterstraat) ten behoeve van het Paleis voor Volksvlucht.
1867-70: demping Achtergracht (=Falckstraat) tot aan Utrechtsestraat.

- 1867: demping Nieuwezijds Achterburgwal (=Spuistraat).
1867: demping Spui voor Nieuwezijds Voorburgwal en Spuistraat.
1867: demping eerste deel Kattengat.
1870: demping Kattengat (=Koggestraat).
1872: demping Nieuwe Looierssloot (=Focke Simonzstraat).
1872-77: aanplemping drie eilanden voor het Centraal Station.
1873: demping Roetersburgwal (=Roetersstraat).
1873-83: aanleg Oude Houthaven, Oostelijke handelskade.
1875: verbreding en demping Damrak tot Papenbrugsteeg.
1875-89: aanleg spoorwegemplacements en haven Rietlanden.
rond 1876: bolwerken en stadswallen geslecht; normaliseren van de Singelgracht.
1876: demping deel Muidergracht bij de Hortus Botanicus.
1877: plan van hoogleraar Huet tot dempen van Heren- en Keizersgracht.
1878: demping Nieuwe Prinsengracht (=Plantage Prinsengracht)?
1881: aanplempen Mariniersplein.
1882: demping Leprozengracht, Houtgracht (= Waterlooplein).
1882: aanplemping gedeelten van het Singel, de Vijzelgracht en het Rokin.
1882: demping Spui, gedeelte Nieuwezijds Voorburgwal tot Rokin.
1882: plan tot demping gehele Damrak (voorstel B en W).
1883: demping Damrak van Dam tot Oudebrugsteeg.
1883: verzoek demping Kromboomsloot, Snoekjesgracht.
1884: demping Nieuwezijds Voorburgwal en Martelaarsgracht.
1884: aanplemping U-eiland.
1885: demping Oetgensloot (=Eerste Oosterparkstraat?)
1885: demping gedeelte Wittenburgervaart, deel van een haven aan de Noordzijde.
1886: demping gedeelte Wittenburgervaart.
1889: demping Zaagmolensloot (= Albert Cuypstraat).
1889: demping Rozengracht.
1891: demping Elandsgracht. voorstel raadslid: gooi alle 10 Jordangrachten dicht.
1892: voorstel doorbraak en demping gehele Damrak (Flines, Von Glahn, Outshoorn).
1894: demping Warmoesgracht (=gedeelte Raadhuisstraat).
1895: demping Palmgracht en Lindengracht.
1897: demping Oude Looierssloot (=3e Looiersdwarsstraat).
1889: demping grachten aan de Stadstimmertuin aanbesteed?
1899: demping poldersloten en riolering achterpercelen Overtoom; tussen Constantijn Huygensstraat-én Nassaukade.
1899: demping Huidenvetterssloot.
rond 1900: plan demping Reguliersgracht,
rond 1900: plan tot demping Oudezijds Achterburgwal.
1903: demping Heiligeweg Vaart (= Overtoom).
1903: aanplemping deel Prinseneilandsgracht.
1905: demping Nieuwe Lijnbaansgracht (=Valkeniersstraat).
1908: demping Van Oldenbarneveltdtsgracht van de Nassaukade tot de Frederik Hendrikstraat- of plein (=van Oldenbarneveltdtsplein).
1907: plannen demping gedeelte Rokin en Damrak.
1909-14: demping deel Lijnbaansgracht bij Leidseplein (= Klein Gartmanplantsoen).
1910: plan demping Uilenburgergracht.
1912: dempen van sloten in en om de Zaagmolenstraat (bij de G. van Ledenberghstraat).
1912: plan doorbraak Spui, demping Beulingsloot en Passeerdersgracht.
1913: plan demping Leidsegracht

- 1916: demping gedeelte Kattenburgervaart bij Kattenburgerkruisstraat.
- 1920: plan van De Nederlandse Bank tot demping Beulingsloot.
- 1921: demping gedeelte Kattenburgervaart tussen Kattenburgerkruisstraat en Ravenstraat.
- 1921: aanplemping Wittenburgerhoofd.
- 1927: verbreding Koningsplein -Spui.
- 1927: demping van een sloot in Noord (Nieuwendammerstraat).
- 1933: demping Vijzelgracht.
- 1933: demping gedeelte Rokin tussen Hermietensteeg en St. Pieterspoortsteeg.
- 1934: demping gedeelte Vijzelgracht tussen Fokke Simonzstraat en Prinsengracht.
- 1935: aanplemping gedeelte Binnenamstel bij Hotel l'Europe.
- 1937: demping deel Rokin (gedeelte St. Pieterspoort- Lange Brugsteeg).
- 1938: verbreding brug Munt.
- 1938: zandaanplemping en grondboringen in Oosterdok ten behoeve van verbreding Prins Hendrikkade (tussen Oosterdok en Kalkmarkt).
- 1939: aanplemping grote strook bij de Prins Hendrikkade tot aan de Schippersgracht.
- 1946: demping gedeelte Weespertrekvaart.
- 1948: ontstaan van verhoogde grondwaterstand in de percelen aan de Admiraal de Ruyterkade door demping sloten.
- 1949: verbreden Oostelijke Handelskade, ter plekke van vemen America, Australië, Wilhelmina.
- 1950: verbreden Oostelijke Handelskade ter plekke van vemen de Zwijger, Afrika, Azië en Europa.
- 1950: voorstel M.C.J. Schouten tot demping grachten ten behoeve van het verkeer.
- 1952: verbreding gedeelte Oostelijke Handelskade, bij loods Argentina.
- 1954: Plan van Kaasjager tot demping van een groot aantal grachten in de binnenstad.
- 1955: dempen van een gedeelte van de Dijkgracht bij de afd. Havenwerken en onderhoud langs de Piet Heinkade.
- 1955: voorstel tot demping gedeelte Lijnbaansgracht in de Nota Binnenstad.
- 1956: maken van een zandaanvulling met oevervoorzieningen en verrichten van boringen langs gedeelte tussen Oosterdoksdoorgang en brug 294.
- 1956: demping gedeelten Kattenburger- en Wittenburgervaart.
- 1959: maken van een zandaanplemping met oevervoorziening in Oosterdok langs de hoek Prins Hendrikkade. Ook ten behoeve van de bouw van het PTT kantoor.
- 1959: demping Roeterssloot (ter plekke van de Plantage Muidergracht).
- 1960: Nota Commissie Verkeer en Vervoer; voorstel dempen gedeelte Lijnbaansgracht (tussen Raamplein en Rozengracht).
- 1962: maken van een zandop hoging in verband met de verbreding van de Prins Hendrikkade bij de Schreierstoren.
- 1962: demping gedeelte Binnenhaven, Marine etablissement.
- 1963: bouw bruggen Prins Hendrikkade voor Kartenburgerplein en over de Schippersgracht.
- 1965: verbreden Prins Hendrikkade tussen Gelderse Kade en 's Gravenhekje.
- 1965: demping gedeelte Rapenburgwal.
- 1966: verbreden van de Prins Hendrikkade waarbij het maken van een duiker ter plekke van de Kraansluis en Oosterdoks-kade.
- 1967: IJ-tunnel tracé, Oosterdoks-kade, bouw van een brug in het open havenfront alsmede uitvoering werken Prins Hendrikkade.
- 1968: bouw brug over de Oosterdoksdoorgang tussen Piet Heinkade en De Ruyterkade.
- 1968: demping Markengracht (=Valkenburgerstraat).

- 1968: demping Houtkopersburgwal (achter de Joden Houthuinen).
- 1969: aanplemping insteekhaven c.a. Houthaven anno 1968.
- 1969: adres houdende verzoek de Admiralengracht te dempen.
- jr. '70: tijdelijke dempingen ten behoeve van de aanleg van de metro; Gelderse Kade, Zwanenburgwal, Rechtboomsloot, IJgracht.
- jr. '70: sprake van demping Damrak.
- 1970: uitvoering werken brug no.306 voor het Damrak bij C.S.
- 1970: voorstel inzake verbreden Oosterdoksdam.
- 1971-72: reconstructie Oostelijke Handelskade.
- 1973: dempen en gedeeltelijk slopen van de walmuur langs de Kattenburgervaart.
- 1975: aanplemping Oosterdoks-kade.
- 1975: adres, houdende bezwaren tegen het eventueel langer gedempt houden van de Houtkopersburgwal.
- 1978: Houtkoperswal opengegraven; ook studies opengraven grachten Jordaan.
- 1995: demping Van Hasseltkanaal.

De vermelde jaartallen van de 19e eeuwse en begin 20e eeuwse dempingen zijn veelal afkomstig uit de Collectie Hartkamp en gecontroleerd met de jaartallen uit het Tekeningen Archief van Publieke Werken, (ondergebracht bij de Atlas van het Gemeentearchief), alsmede met het register van het Gemeenteblad. Sommige dempingen zijn in beide bronnen niet terug te vinden en blijven onduidelijk. Vooral de dempingen na 1945 verdienen nader onderzoek.