
HET FORT PAMPUS

H.P. Moelker



H.P. Moelker

HET FORT PAMPUS

EUROPESE BIBLIOTHEEK - ZALTBOMMEL

HET FORT PAMPUS

Inho

HET FORT PAMPUS

Voor

Naam

Fort

Op

Naam

He

Werk

Op

De

De

Ad

Ver

W

door
H.P. MOELKER



EUROPESE BIBLIOTHEEK - ZALTBOMMEL

HET FORT PAMPUS

NL ISBN 90 288 4773 1 / CIP

© 1989 Europese Bibliotheek – Zaltbommel

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotocopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Inhoud

Voorwoord	7
Naam en ligging	9
Fortificatie op Pampus	15
De aanleg van het eiland	19
Bewapening	30
Hefkoepels	33
Werkzaamheden	37
Gemeentelijke indeling	48
De toestand van het fort	55
De Stichting Pampus	60
Adversaria	62
Verklarende woordenlijst	77
Bibliografie	79

Voorwoord

Het fort Pampus heeft reeds vanaf zijn bestaan een integrerend deel uitgemaakt van de Hollandse waterlinie waarin Muiden een belangrijk aandeel heeft gehad.

De Historische kring Stad Muiden, die primair de historie van Muiden onderzoekt, kreeg met de fortificatie van deze gemeente te maken waartoe in causaal verband het fort Pampus behoort.

Het bestuur van deze kring verzocht mij, als zijn archivaris, naar de historie van Pampus een onderzoek in te stellen aan welk verzoek ik graag heb voldaan.

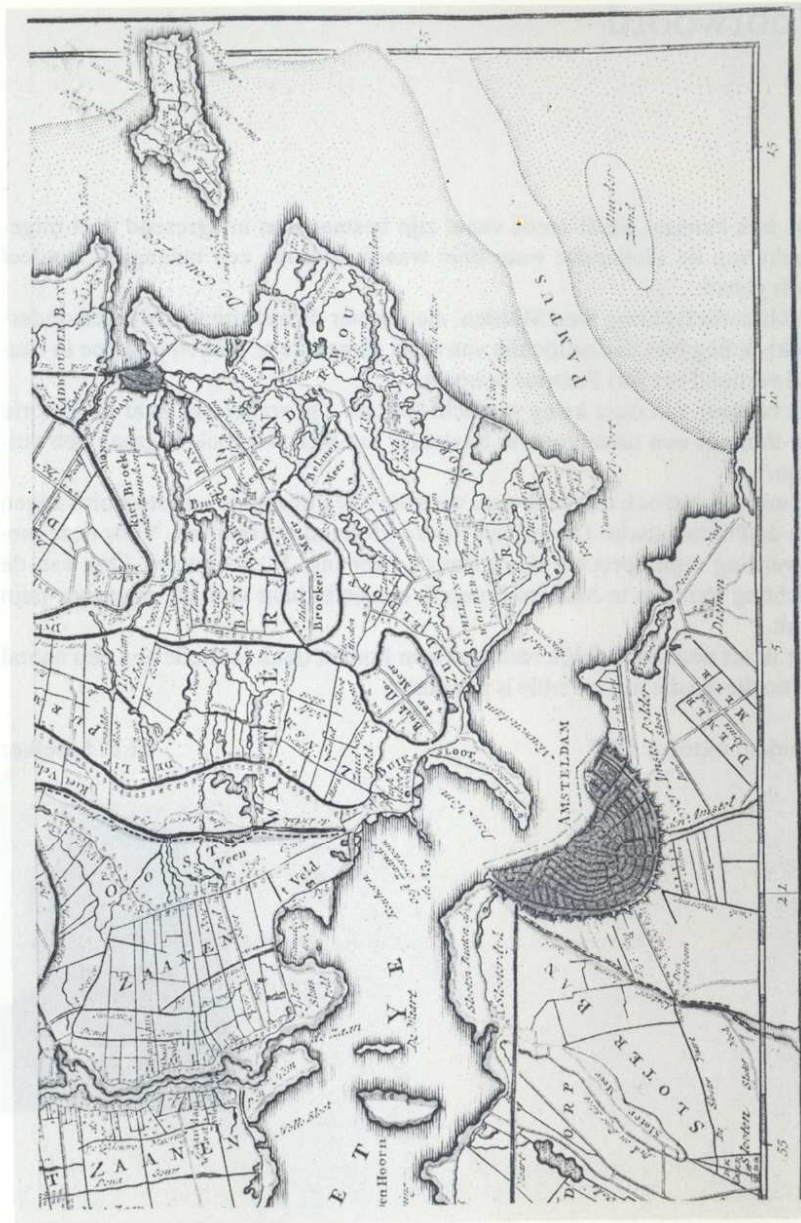
Bij mijn onderzoek mocht ik veel waardevolle informatie en foto's ontvangen van de Planologische Dienst van Noord-Holland te Haarlem. Voor deze medewerking mijn oprechte dank aan de heer ing. R. Schimmel. Ook van de Stichting Pampus te Muiden kreeg ik inzage in haar archief, waarvoor mijn dank.

Dat ik tot een uiteindelijk resultaat kon komen dank ik mede aan een aantal particulieren die mij ter wille is geweest.

Muiden, oktober 1987

H.P. Moelker





Naam en ligging

Naam

De historiografie over de naam Pampus vermeldt verschillende veronderstellingen. Er zijn deskundigen die menen dat deze benaming betrekking heeft op het oude woord „pomphuis”, in verband met het feit dat er onder de water-spiegel vaten of kisten aan de schepen bevestigd waren die – afhankelijk van hun diepgang – naar behoefte met water konden worden gevuld.

Professor T.S. Jansma legt in *De betrekkingen tussen Nederland en het Oostzeegebied* (blz. 8 t/m 16 toponiemen te Amsterdam) verband tussen het Scandinavisch-Duitse woord „Pampoy” en het woord Pampus.

De naam „Pampoy” werd gebruikt om een ondiepte aan te duiden: het woord Pampus zou daarvan kunnen zijn afgeleid.

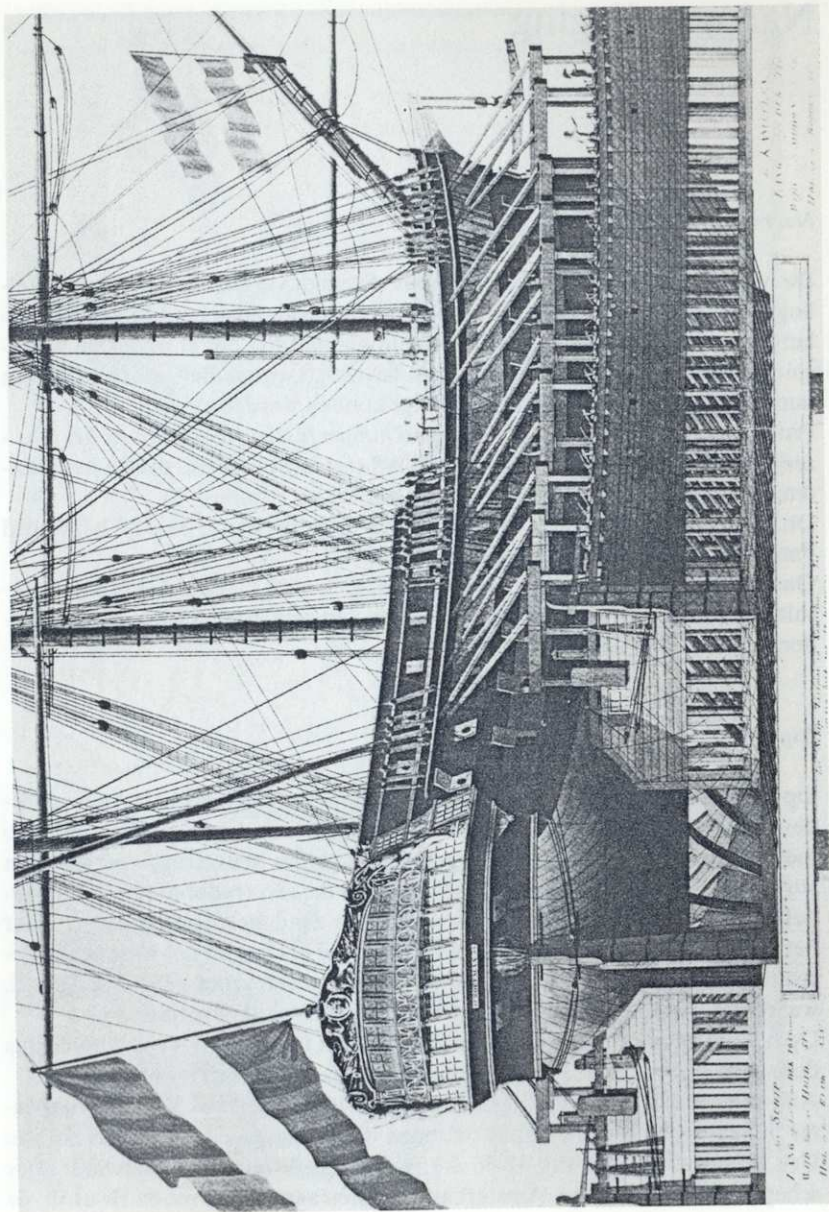
Onze naspeuringen naar de herkomst van het woord Pampus hebben geen resultaat opgeleverd, zodat wij aan de uitleg van genoemde professor vasthouden, zij het onder voorbehoud.

Ligging

Op afbeelding 1 zien we een zandplaat liggen, waaraan men sedert aloude tijden de naam „Pampus” heeft gegeven. Deze van oudsher beruchte bank – zo menen sommigen – maakt deel uit van de Utrechtse heuvelrug; weer anderen stellen dat ze ontstaan is door getijstromingen die een eroderende werking uitoefenden, waardoor vrij grote hoeveelheden zand werden verplaatst. Naar het oosten nam deze werking af, met als gevolg dat het uit het westen afkomstige zand daar werd gedeponneerd en later over een groot gebied verspreid, waardoor een ondiepte voor de ingang van het IJ werd gevormd.

Op het ontstaan van deze ondiepte gaan we niet nader in. Wij volstaan slechts door erop te wijzen dat Pampus door natuurlijke oorzaken is ontstaan.

Aan een rond het jaar 1890 ingesteld geografisch onderzoek naar het vaarwater in de nabijheid van Pampus ontlenen we het navolgende. Van de val van Urk, waar een diepte van 42-46 dm. werd gepeild, liep het vaarwater voor schepen die de haven van Amsterdam moesten aandoen, over de Houtrib, de



zuidoostelijke punt van het Enkhuizerzand, de kuil van Marken om ten slotte over te gaan in een ondiepte met 26 dm.

Van de noordpunt van het Muiderzand – het Muiderhard genaamd – liep het vaarwater in zuidwestelijke richting over het Pampus tot onder Durgerdam en van daar tussen de noordwal en de strekdam naar de Oranjesluizen met een gemiddelde diepte van 26 dm. Bezuiden de ondiepte verminderde de diepte van het vaarwater geleidelijk tot op zo'n 500 meter buiten de haven van Muiden, waar zij 18 dm. bedroeg en tot aan de haven daalde tot 16 dm.

De haven van Muiden, juist gezegd de monding van de Vecht, had een diepte van 18 dm. Deze geringe diepte was er de oorzaak van dat de Vechtmonding op bepaalde tijden opdroogde en verstopte, waardoor het scheepvaartverkeer dat Muiden moest aandoen of verder de Vecht opzeilde, grote hinder ondervond. Menig schip kon deze monding niet passeren en was gedwongen te blijven liggen, zeer ten nadele van de economische belangen van de stad.

In hun vergadering van 15 mei 1659¹ besloten burgemeesteren en vroedschappen van Muiden hierin te voorzien door een peilsuis in de Vecht te leggen om door spuiing meer diepte in de Vechtmonding te verkrijgen. Een andere maatregel die in het belang en de veiligheid van de schippers werd genomen hield het plaatsen van een lantaarn (een vuurbaken) aan de Vechtmonding in, om daarin 's nachts een licht te laten branden waartoe de drossard, burgemeesteren en vroedschappen van de stad Muiden aan de Staten van Holland en West-Vriesland hadden verzocht. Dit college gaf bij zijn besluit van 14 december 1662 daartoe vergunning.

Door het verlopen van de gronden voor de monding van de Vecht bleek in het jaar 1715 de noodzaak om de inmiddels verouderde lantaarn door een nieuwe en grotere te vervangen en te verplaatsen „tot voorkominge van groot gevaar in 't opzeilen der schepen uit de Zuiderzee”.

In vroegere tijden hadden de vaarwateren een andere diepte dan de hier genoemde. Bij Pampus vormde toentertijd de ondiepte geen belemmering voor de zeevaart, omdat de schepen van een geringe tonnage waren en een mindere diepgang hadden. Pas toen handelsschepen en oorlogsbodems met een grotere diepgang het IJ opvoeren om Amsterdam aan te doen of vandaar afvoeren, was deze ondiepte een barrière die tot stremmingen leidde, zeer ten nadele van de handel. Deze schepen moesten soms dagen achtereen voor Pampus blijven liggen om met een scheepskameel² of op andere wijze over de zandbank c.q. de ondiepte getild of getrokken te worden.³ Met op andere wijze bedoelen we:

- a. het in het jaar 1855 ingediende verzoek van P. van Vlissingen aan de minister van Binnenlandse Zaken om uitsluitend concessie (= vergunning) voor

de tijd van dertig jaren tot het inrichten van een *stoomsleepdienst* op het Pampus.

Genoemde bewindsman berichtte verzoeker bij zijn beschikking van 15 december 1855 dat het Koninklijk Besluit van 31 juli 1841 (Staatsblad no. 26) het verlenen van een dergelijke concessie niet toestaat. Tegelijkertijd deelde de minister mede dat de regering evenwel genegen was de onderneming de helpende hand toe te steken.

Op grond van het Koninklijk Besluit van 9 mei 1846 (Staatsblad no. 23) werd de afdoening van de concessie-aanvraag in handen gesteld van het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland om met Van Vlissingen nader te onderhandelen over de voorwaarden en het tarief die bij het verlenen van de concessie moesten worden vastgesteld.

In het jaar 1857, om precies te zijn met ingang van de maand oktober, werd aan Van Vlissingen de concessie tot het leggen van een sleepketting op de bodem van Pampus verleend, die in 1865 werd overgeschreven op naam van de Nederlandsche Ketting-Stoomsleepboot-Maatschappij.

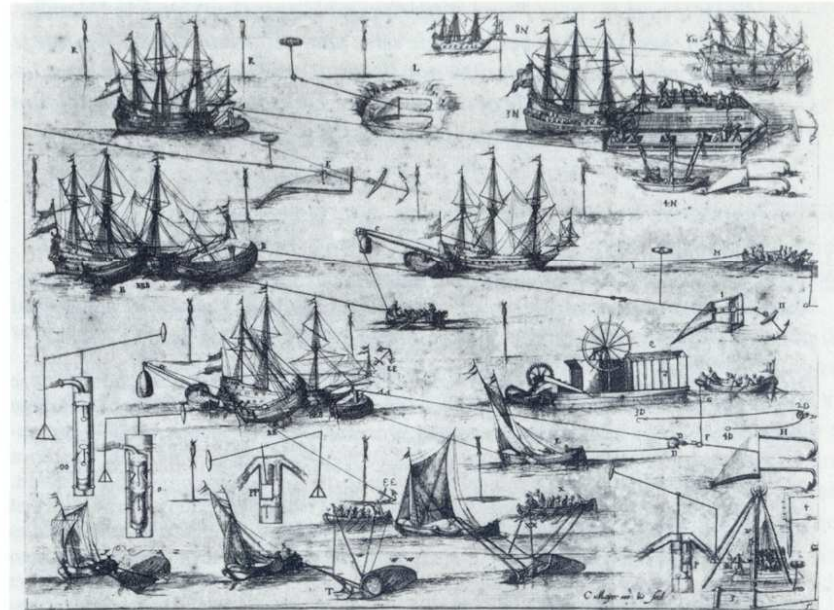
In het provinciaal jaarverslag over het jaar 1870 staat vermeld dat de heren J.R. Boelen en P. Kraay te Amsterdam de stoomboot IJstroom in de vaart hadden om schepen over Pampus te slepen.

- b. de hier afgedrukte „Verscheyde aanwijzing van bequame middelen om Oorlogs, en geladen koopvaardyschepen, heen en weer, over 't Pampus, en andere Drooghten te halen”. Wij volstaan er mede u naar de tekst te verwijzen. Zwaar beladen schepen moesten vooraf een deel van hun lading in kleine vaartuigen met een geringe diepgang (lichters genoemd) overladen. Ook kwam het wel voor dat kapiteins niet konden of wilden wachten op een scheepskameel; zij lieten dan door hun bemanning ballast overboord werpen om het schip minder diepgang te geven. Dit nu werd door Karel V bij ordonnantie van 21 februari 1544 – onder strafbedreiging – verboden.⁴

Of in het geval van het brikship Het Zeecompass dat in december 1788 op het Pampus in het ijs vast kwam te zitten. Op last van Durgerdammeraanemers die het schip tot voor de stad Amsterdam moesten brengen moest de kapitein Wietse Geerts de Boer „zoveel van zijn lading uitlossen, dat het over Pampus kon komen”.⁵

Een ander verhaal over de ondiepte van het Pampus staat vermeld in de Nederlandse Jaarboeken van maart 1755, dat luidt:

Het IJs heeft op het Pampus zeer vast gezeten. Dit heeft ook aanleiding gegeven dat wel 40 vaartuigen met volk, hetwelk jaarlijks gewoon is uit Jutland en van elders over te komen naar straat Davis en Groenland



Verscheide aanwijzing van bequame middelen, om Oorlogs, en geladen Koopvaardyschepen, heen en weer, over 't Pampus, en andere Drooghten, te halen, als ook door alle Zee-gaten, tegen de windt, uyt, en in te doen zeylen, &c. met letteren aangewezen.

D'Wijl, te groot nadel, en ongemak, van deze grachten Staat, en onnoothet Aankomst, en vrees schepen, die een Oorlog aangrijp zijn, zeer langzaam en bevaarlijk, over 't A.M.P.V., en andere Drooghten, als ook uyt en in de Zee-gaten, kotten konen, &c. zoo zijn hier verscheyden middelen uitgevonden, gelijcke hier sevens aangeweznen worden, en die zwaerghet te verlichten, en op verhoedende wijzen die Schepen daar over te helpen, zijnde deze beschikkingen te meer in 't licht gebracht, om alle verhanden, die met diergelijcke en andere mure vonden, en wesen schippen, berijgt zijn, op te werken, en her'Wadlandsche diensel te doen, mer oer vriedrijckelge onnoothig, en liyen konde. Onderzocht, en oordeelt onpartijlich.

A. D'Wijl, gert een Schip, dat over een Gholp looppde, trekt het groote schip op, want, dat de mure van de groenwalde Aen-ke de Schepen onder vande trecken.

B. Om een Schip, leggend dat werrijden van het groote Schip, kan onder alle een zinken van halve met Kegel, en maken dan met Balken, en verlijert van het groote Schip, door de poorten van 't Kameel, waer door het vroeke van 't Schip onnoothel is rijen, en als de Kegel weder naar voren vonden gelijck, dat het schip Schip rick moetter op groen. Onder den borch van deze schepen, kan men kelen of loopen doen, om hoer als een balen over te halen, ook kan men voren van 't vordien, wat een half Rijk, die het de poorten lye, om het schip dat te hooger te doen rijen, en d'andere vorder te leggen.

C. Verrijden van Lichte, of hoer vordien, met een Kameel, gelyck op een met een gemaekten vordien, met 1000. poort, kan hoer doen d'over op halve, en over behalve kan men ook van de loort trecken.

A.A. Mer dierick Schepen, waer de schip gelick, die moet hier hoer.

B.B. van een Schip gelick worden, &c. &c. &c. &c. die si gelick C.C. zinken, onnoothel si her vord, die si het groote Schip, over gaten, op D.D. de Lichte, en al waer dat in lichte, soen ook op 't Lichte gelyck vordien, en onnoothel rijen.

E. Een Kameel, om het groote Schip vordien te vordien rijen, en Kameel, dat men het Lichte, onnoothel in 't vord, kan hoer vordien, kan men een gemaekten gelyck vordien, dat het loort d'over niet kan vordien.

D.D. d'Wijl, gert een van een ander Schip op te trecken.

E. Een, of zoo 't onnoothel, &c. mer 't Schip, die vord te wald, het groote Schip looppde op 't vord. Te mer behalve kan men over een groote Schip, het vord Schip met een trecken, om op dese vord te vord, door de Zee-gaten rijen, en vord op 't vord.

F. Onnoothel met een Schip, die op de kanten van de Zee-gaten trecken, om dat her, de Schepen in een rechte lijn, op de Zee-gaten te trecken.

G. Een Kameel, die over vord, en kan kelen.

H. Een Kameel, om dat Kameel op Oorlog op te trecken, en die van een ander Oorlog te trecken, als het groote Schip soot ver vord gemaekten.

I. Een Kameel, om dat Kameel op Oorlog op te trecken, die van een ander Oorlog te trecken, als het groote Schip soot ver vord gemaekten.

J. Een Kameel, om dat Kameel op Oorlog op te trecken, die van een ander Oorlog te trecken, als het groote Schip soot ver vord gemaekten.

K. Een Kameel, om dat Kameel op Oorlog op te trecken, die van een ander Oorlog te trecken, als het groote Schip soot ver vord gemaekten.

L. Een Kameel, om dat Kameel op Oorlog op te trecken, die van een ander Oorlog te trecken, als het groote Schip soot ver vord gemaekten.

M. Een Kameel, om dat Kameel op Oorlog op te trecken, die van een ander Oorlog te trecken, als het groote Schip soot ver vord gemaekten.

N. Een Kameel, om dat Kameel op Oorlog op te trecken, die van een ander Oorlog te trecken, als het groote Schip soot ver vord gemaekten.

O. Een Kameel, om dat Kameel op Oorlog op te trecken, die van een ander Oorlog te trecken, als het groote Schip soot ver vord gemaekten.

P. Een Kameel, om dat Kameel op Oorlog op te trecken, die van een ander Oorlog te trecken, als het groote Schip soot ver vord gemaekten.

Q. Een Kameel, om dat Kameel op Oorlog op te trecken, die van een ander Oorlog te trecken, als het groote Schip soot ver vord gemaekten.

R. Een Kameel, om dat Kameel op Oorlog op te trecken, die van een ander Oorlog te trecken, als het groote Schip soot ver vord gemaekten.

S. Een Kameel, om dat Kameel op Oorlog op te trecken, die van een ander Oorlog te trecken, als het groote Schip soot ver vord gemaekten.

T. Een Kameel, om dat Kameel op Oorlog op te trecken, die van een ander Oorlog te trecken, als het groote Schip soot ver vord gemaekten.

U. Een Kameel, om dat Kameel op Oorlog op te trecken, die van een ander Oorlog te trecken, als het groote Schip soot ver vord gemaekten.

V. Een Kameel, om dat Kameel op Oorlog op te trecken, die van een ander Oorlog te trecken, als het groote Schip soot ver vord gemaekten.

W. Een Kameel, om dat Kameel op Oorlog op te trecken, die van een ander Oorlog te trecken, als het groote Schip soot ver vord gemaekten.

X. Een Kameel, om dat Kameel op Oorlog op te trecken, die van een ander Oorlog te trecken, als het groote Schip soot ver vord gemaekten.

Y. Een Kameel, om dat Kameel op Oorlog op te trecken, die van een ander Oorlog te trecken, als het groote Schip soot ver vord gemaekten.

Z. Een Kameel, om dat Kameel op Oorlog op te trecken, die van een ander Oorlog te trecken, als het groote Schip soot ver vord gemaekten.

*dienst te nemen, over Pampus niet kunnende geraken, noch te Edam inloopen, heeft moeten besluiten de reize naar Hoorn te kiezen; daar deze luiden, eer de Binnenschuiten nog begonden te varen, als opgesloten lagen totdat zij, of te lande of met gewoone Trekschuiten naer Amsterdam en Zaandam zijn geraekt om aldaer dienst te zoeken.*⁶

1. Gemeente-archief van Muiden.
2. Het scheepskameel of scheepslichter, ook wel drijvend dok, werd in het jaar 1691 uitgevonden door de Nederlander Meeuwes Meindertszoon Bakker. Het kameel was speciaal geconstrueerd om zware schepen (van 100 stukken geschut en meer) over Pampus naar de haven van Amsterdam te brengen.
Het was een groot vlak vaartuig van een holle houten constructie bestaande uit twee platte bakken, een stuurboord- en een bakboordmodel, kamelen genoemd, die aan weerszijden van het schip werden bevestigd. Door middel van een buizenstelsel werd water in ruimen ingelaten met op het dek geplaatste waterpompen en windassen, waardoor ze dieper kwamen te liggen. Eenmaal op gewenste diepte werden de buizen afgesloten. Van het ene naar het andere kameel werden twaalf tot twintig kabeltouwen onder de kiel van het schip doorgetrokken en zo strak met windassen aangetrokken dat beide helften met het vaartuig een geheel vormden. Door het water uit de kamelen te pompen, hetgeen met mankracht werd gedaan, werden deze lichter, rezen 7 à 8 voeten omhoog en het transport over de ondiepte kon beginnen. Een aantal omgebouwde Marker waterschepen, die als sleepboten fungeerden, verzorgde dit transport.
3. Verhandelingen over aanslibbing en afdamming van Pampus 1828.
4. Idem, bladzijde 77 t/m 83.
5. Artikel: *'t Was in de winter van 1788-'89 op Pampus*, geplaatst in *Ons Amsterdam*, 16e jaargang, no. 1, januari 1964.
6. H.P. Moelker – *Leven en werken in Noord-Holland*.

Fortificatie op Pampus

De vroegste redenen tot het aanleggen van een fortificatie op Pampus dateren in feite van het jaar 1629 toen er voor de eerste maal sprake was van het inrichten van een stelling* van Amsterdam als centraal reduit* onzer landverdediging ten tijde van de belegering van 's-Hertogenbosch door prins Hendrik. De burgemeesteren en vroedschappen van de stad Amsterdam begrepen dat door de houding van prins Hendrik – die niets voelde voor een verdediging van Holland vanuit de Grebbelinie – het in het belang van hun stad was om de vijand op grote afstand te houden. Reden voor de stadsregering om de op de Spanjaarden veroverde IJsselsteden en dorpen langs de Zuiderzee in ruime mate te voorzien van soldaten, geld en oorlogsbehoeften. Tevens werd een inundatie* voorbereid om de vijand het hoofd te kunnen bieden. Franse legeronderdelen van Lodewijk XIV slaagden er in het jaar 1672 niet in om tot Amsterdam door te dringen, omdat het gehele gebied tot aan Naarden toe onder water stond. De verdedigingslijn liep van Muiden via Weesp en Nigtevecht over Abcoude en Ouderkerk naar Uithoorn.

Toen de Franse troepen de Betuwe binnenvielen werd op 14 juni 1672 de lastgeving verstrekt de onderwaterzetting te realiseren. De toegangswegen te land en te water werden met verdedigingswerken en palissadering afgesloten. Aan de oostkant, aan de zijde van de Zuiderzee, was er geen bescherming. Van die kant lag Amsterdam open en dat bleef zo tot aan het jaar 1799, toen naar aanleiding van de Engels-Russische inval in dat jaar, om precies te zijn op 31 augustus, luitenant-kolonel Cornelis Rudolphus Theodorus Krayenhoff als directeur der Hollandse fortificaties, de opdracht kreeg om Amsterdam zowel aan de zee- als aan de landzijde in staat van een langdurige verdediging te brengen. Zijn inundatie-stelling strekte zich uit van Monnickendam over Purmerend, Knollendam, Krommeniedijk tot Uitgeest met een extra versterking in de duinstrook.¹

In dat jaar werd de stad Muiden – als vanouds een strategische voorpost aan de oostelijke toegangsroute naar Amsterdam – aan weerszijden van de Vechtmonding door verdedigingswerken versterkt. De later gebouwde westelijke- of Westbatterij* (een torentype) is bewaard gebleven en sedert een aantal ja-

* zie verklarende woordenlijst

Pampus akkoord te gaan. De plaats werd bepaald tegenover de haven van Muiden benoorden het Muiderzand op een afstand van 4013,40 meter van de toren van de hervormde kerk te Muiden, 3820 meter van de vuurtoren op de kustbatterij van Durgerdam en 4405 meter van de kustbatterij te Diemerdam. Met de aanleg van een kunstmatig plat eiland werd in het jaar 1887 begonnen. Doordat deze aanleg en bouw een geheel eigen aanpak vereisten, neemt dit forteiland in de Stelling van Amsterdam een unieke plaats in.

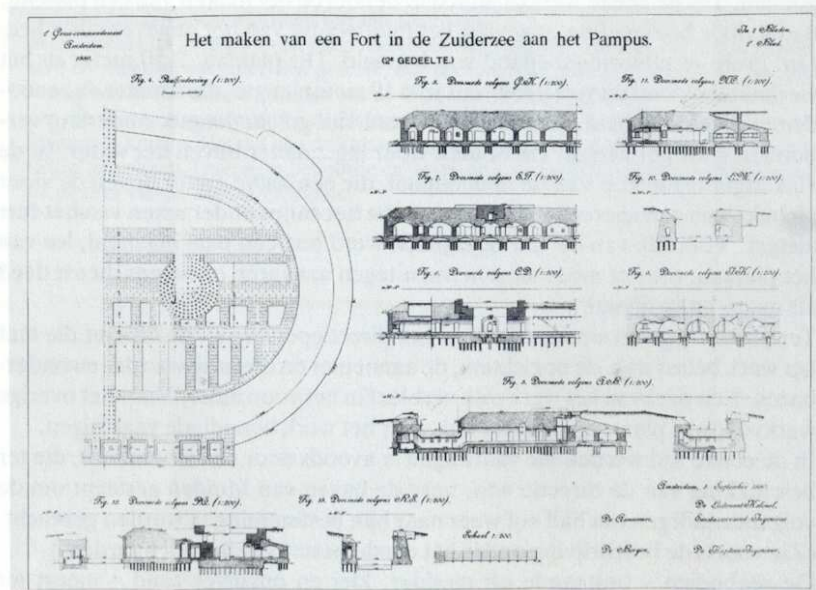
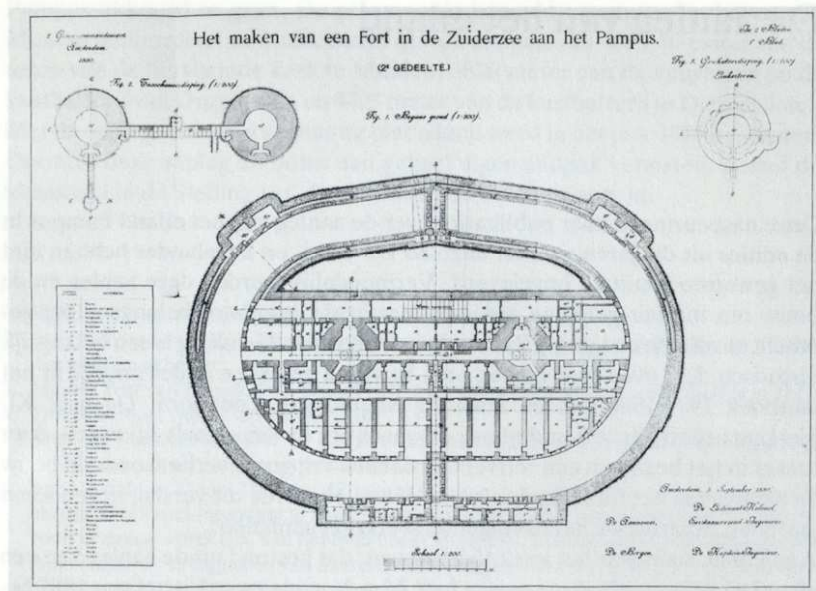
1. W.E. van Dam van Isselt – *De Stelling van Amsterdam*.
2. In de 17e eeuw en later werd Het Kasteel als versterking ter verdediging van de stad Amsterdam gebruikt.
3. Muider Post van 18 juni 1987; artikel H.P. Moelker – *Napoleon bezocht Muiden in 1811*.
4. Proces-verbaal van 23 september 1816.
5. Brief d.d. 2 november 1831, no. 52 van de Eerste Kapitein en Eerstaanwendend Ingenieur te Naarden aan de burgemeester van Muiden.
6. In zijn brief van 27 juni 1894, 1e Militaire Afdeling, Intendance, no. 41 S, Vertrouwelijk bericht de kolonel-intendant te Amsterdam aan de burgemeester van Muiden: „... Bij die voorbereiding wordt o.a. van het denkbeeld uitgegaan, hoofdvoorraden in de gemeente Amsterdam op te leggen en van daaruit voorzieningen te doen aan magazijnen in de Stelling verspreid, waarvan één te vestigen in Uwe gemeente. Uit dat magazijn worden de daarvoor aan te wijzen winkels voorzien, alwaar door de bevolking, tegen betaling, de vastgestelde rantsoenen kunnen worden afgehaald.”
7. Men vreesde de „Wespe”, een kanonneerboot van de Duitse Marine, die zwaar gepantserd en uitgerust was met zwaar geschut: een boot met een geringe diepgang. Bij de oplevering van het forteiland Pampus was de Wespe uit de vaart genomen. De pantserscheepen die daarna dienst deden bij de Duitse Marine hadden een te grote diepgang om voor Pampus te komen. Het nut van dit kostbare verdedigingswerk werd later om die reden in twijfel getrokken. Overigens behoorde de bescherming van de oostzijde van Amsterdam tot de taak van de Zuiderzeemarine.

De aanleg van het eiland

Onze naspeuringen naar publikaties over de aanleg van het eiland Pampus in de edities uit die jaren van het dagblad De Gooi- en Eemlander hebben niet het gewenste resultaat opgeleverd. Vermoedelijk werden deze aanleg en de bouw om militair-geheime redenen niet in de openbare belangstelling gebracht en alle nieuwsgaring daaromheen verboden. Gelukkig is een belangrijk historisch deel over deze aanleg toch bewaard gebleven onder andere in het jaarboek 1979-1980 van de Stichting Menno van Coehoorn. De heer Kl. Sierksma (eertijds te Muiderberg woonachtig) kwam – zoals hij zegt – door toeval in het bezit van een reisverslag dat een vrij groot verhaal over de bouw en aanleg van het fort Pampus bevat. Hij publiceerde dit verslag in genoemd jaarboek, waaruit we het navolgende (verkort) aanhalen.

Aannemer Kalis was het werk toegewezen, dat bestond uit de aanleg van een eiland en de bouw daarop van een fort. Met de aanleg werd in het jaar 1887 begonnen. Tot de eerste werkzaamheden behoorde het maken van een plateau, nadat door hoekmeting ongeveer het middelpunt van het ongeveer drie hectare grote ovaalvormige eiland was bepaald. Dit plateau, 2.50 meter in het vierkant, bestond uit vier palen van zo'n 10 meter lengte, die 5 meter de zeebodem werden ingeheid, en een middenpaal van gelijke lengte, onderling verbonden door gordingen. De houten vloer lag 2 meter boven het water. In de vlak afgezaagde kop van de middenpaal, die een halve meter boven de vloer uitstak, was een ijzeren nagel geslagen die het snijpunt der assen van het fort aangaf. Vóór elk van de vier hoekpalen werd nog een paal ingeheid, los van het plateau, die het moest beschermen tegen aanvaren en tevens dienst deed als meer- en wrijfpaal.

Ter plaatse lag een woonschip voor het directiepersoneel, de officier die met het werk belast was, de opzichters, de aannemer en diens uitvoerder en onderbazen. Een deel van het werkvolk verbleef in het vooronder. Voor het overige werkvolk was plaats op andere, ook voor het werk benodigde vaartuigen. In de eerste tijd werden die vaartuigen 's avonds door een stoomboot, die ter beschikking van de directie was, naar de haven van Muiden gesleept om de volgende morgen om half vijf weer naar hun bestemming te worden gebracht. (Zie voorts de beschrijving onder het eerste bestek en de voorwaarden.) De zeebodem – bestaande uit modder, klei en onzuiver zand – moest ter



plaats waar de gebouwen zouden komen tot de zuivere zandlaag worden uitgebaggerd over een oppervlakte van ruim $\frac{3}{4}$ hectare.

De uitgebaggerde specie werd in onderlossers met sleepboten afgevoerd, gedeeltelijk naar die plaatsen in de Zuiderzee waar 4 à 5 meter water stond, en onder de wal van Durgerdam, tot landaanwinning. Ruim 35.000 m^3 klei werd afgevoerd.

Voor het + A.P. (later N.A.P.) brengen van het eiland moest een massa zand van het Muiderzand of vóór Muiderberg worden aangevoerd. Grote zuigmachines lagen tot op zo'n 5 kilometer van het werk en trachtten het zuivere zand te winnen; baggermachines lagen dicht onder Muiderberg om het zuivere materiaal van onder de bodem van de zee in de zandbakken te storten. Alleen voor aanstorting van put en geul was 43.000 m^3 zand nodig.

Nadat het zand tot de nodige hoeveelheid was aangevoerd en verwerkt, moest dit een tijdlang voor inklinking blijven liggen. Na deze tijd kon met het maken van het fort worden begonnen, waarvan onderstaande korte beschrijving. Het werk bestond uit:

A. een benedenverdieping, die door twee gangen in drie delen werd verdeeld, te weten:

1. een zuidelijk gedeelte, waarin de woonvertrekken, het stoomketellokaal, het dynamolokaal, het telegraafbureau en de vertrekken tot ziekenverpleging waren ondergebracht.
2. een middengedeelte, waarin ondergebracht de vulplaatsen voor projectielen, de lokalen voor aanmaak van kardoezen, de magazijnen voor gevulde projectielen, kardoezen en buskruit, de wapenkamer, de officierskeuken en de woonvertrekken voor de machinisten en het administratief kader.
3. een noordelijk gedeelte, waarin waren ondergebracht de magazijnen voor levensmiddelen en drinkwater, ledige projectielen en buskruit, de patronenbergplaatsen, het lampenmagazijn, de kantine en keuken, de wasplaats voor de bezetting en een woonkamer en de twee machinevertrekken (of machinelokalen) waarin de inrichtingen tot het bewegen van de koepels en de kanonnen.

Boven elk van deze lokalen was een lokaal, de projectielenverdieping genoemd, door een gang met elkander verbonden. In deze gang waren de toegangen tot de ringgalerij van elk van de koepels, de waarnemingskoepel en de ooster- en westerpantserstand.

B. *een tussenverdieping*. Twee brede, houten, wegneembare trappen in de gang voerden naar deze verdieping, die gevormd werd door de beide projectielenverdiepingen met de verbindingsgangen en de toegang. Boven elke projectielenverdieping bevond zich een draai-bare koepel van twee kanonnen van 24 cm L/35. Elk machinever-trek vormde met de daarboven gelegen projectielenverdieping, ringgalerij en koepel een toren.

C. *een bovenbouw*, die uit een dikke cementbetonnen laag bestond waarmee het gebouw, de koepels, de kommandantskoepel en de pantserstanden van de snelvuurmonden beschermd waren. De benedenverdieping van de bovenbouw had een directe verbind-ing met de contrescarp* door een noord- en zuidbeer, ingericht tot verdediging van de 8.20 meter brede droge gracht door geweervuur. Hiertoe had elke beer aan weerszijden vijf geweerschietga-ten. De betonnen contrescarp bevatte de lokalen voor drie wacht-en, de arrestantenkamers, de werkplaatsen voor de smeden en drie bergplaatsen. Deze lokalen waren onderling verbonden door een oostelijke en een westelijke gang: de gemeenschap met de droge gracht had men door een stalen deur ten oosten en een stalen deur ten westen van de zuidbeer. Op de contrescarpmuur was een omgang voor schutters, aan de grachtzijde voorzien van een ijzeren hek. Van deze omgang was een toegang naar de beide noordelijke wachtlokalen door middel van een klimkoker.

D. *het glacis**. Op het zuidwestelijk deel hiervan stond een loods (22.50 m lang en 7.50 m breed), bestemd tot berging van de kle-dingstukken en het ledergoed van de met groot verlof zijnde lichtin-gen en tot berging van het artilleriesmaterieel. De kapluifels tot berg-ing van de oliën, vetten, verfstoffen, enz. bestemd voor de dienst der artillerie bevonden zich op het westelijk deel, evenals een hou-ten gebouw ter grootte van 15 m voor de mistklok, die om de twee uur met een raderwerk moest worden opgewonden. Ten behoeve van de scheepvaart was tussen de beide koepels een ij-zeren opstand met een rood uitstralend licht geplaatst. Deze op-stand lag op + 13.34 m A.P.

Met ons onderzoek naar de historie van het fort Pampus zijn we nu gekomen bij de bestekken die voor de verschillende werken zijn opgemaakt. Het maken van een FORT in de Zuiderzee aan het Pampus, zo luidt het EER-

STE bestek en de voorwaarden, gedagtekend 10 juli 1889, waarnaar worden aanbesteed:

- A. het maken van de onderbouw, verdeeld in:
 - 1. een hoofdgebouw
 - 2. een contrescarpgebouw
 - 3. een escarpmuur*
 - 4. twee beren.
- B. het maken van een contrescarpmuur
 - 2. twee wachtgebouwen
 - 3. een droge gracht.
- C. het wijzigen van het aardwerk
- D. het maken van een stortsteenkade.

Uitdrukkelijk was bepaald dat de directie zich het recht voorbehield om na 1 januari 1891 door andere aannemers de voor dit fort bestemde pantserskoepels met de daarbij behorende bewegingsinrichtingen en vuurmonden op en in de gemetselde onderbouw te laten opstellen en de daarvoor noodzakelijke hulpwerken op het terrein te doen uitvoeren. De aannemer had er voor te zorgen dat op het werkterrein een directiekeet aanwezig was en er een opzichters-keet tot bewoning werd ingericht. Als een alternatief werd gesteld voor de op-zichter een huurwoning in Muiden ter beschikking te stellen. De verbinding tussen fort en de vaste wal van Muiden moest plaatsvinden door een stoomvaartuig van 16 à 20 pk vermogen. Met betrekking tot de onder A vermelde onderbouw vinden we in het bestek vermeld staan dat de hoofdafmetingen moesten bedragen van

het hoofdgebouw:	lengte volgens de verenigingslijn der torenmiddelpunten	86.00 meter
	breedte in de as van het fort	36.80 meter
het contrescarp-gebouw	lengte ter plaatse van de achtersluitmuur	55.10 meter
	breedte in de as van het fort	6.00 meter
de escarpmuur:	ontwikkelde lengte van het voorvlak	86.10 meter

de frontbeer:	lengte tussen de dagvlakken der aangrenzende muren	8.28 meter
	breedte	4.00 meter
de keelbeer:	lengte tussen de aangrenzende gebouwen	8.20 meter
	breedte	4.00 meter

Tot deze onderbouw werden in het werk gebracht:

8 stuks proefpalen, gezamenlijke lengte	110.00 meter
3860 stuks heipalen, elk lang	11.00 meter

Aansluitend tegen de frontbeer en het contrescarpgebouw werd een bekledingsmuur met twee wachtgebouwen gemaakt, ingedeeld in gangen en lokalen.

De bodem van de droge gracht moest een één meter dikke cementbetonbekleding hebben, geheel vrijstaand van de onderheide gebouwen en muren.

De hoofdafmetingen – boven de fundamenteën – moesten bedragen:

lengte van de contrescarpmuur met de wachtgebouwen	223.40 meter
breedte der wachtgebouwen	6.40 meter
lengte van de droge gracht	245.00 meter
breedte van de droge gracht	8.20 meter

De sanitaire voorzieningen, ondergebracht in de droge gracht, bestonden uit zes privaten en urinoirs, geplaatst in een privaatgebouw, ter grootte van 3.00 bij 4.50 meter. Zes privaat- en urinoirspuiten zorgden voor de afvoer van de faecaliën.

In de waterbehoefte werd voorzien door de bouw van negen regenbakken.

Nadat het benodigde zand en de klei voor de aanleg van het fort-eiland waren aangevoerd, moest overgegaan worden tot het vormen van het grondlichaam waarop moest worden gebouwd. Hiertoe moest het 6607 m² grondvlak tot op 20 cm + A.P. worden vergraven en geslecht; het bovenzvlak, reikende tot 6.40 meter + A.P. ter grootte van 1450 m² en tot 9.60 meter + A.P. ter grootte van 2160 m², met een rondgaand talud van 4 op 5. De totale inhoud van dit grondlichaam bedroeg 37.773 m³ aan zand en 4007 m³ aan klei. Het aardwerk diende over gezamenlijk 3000 m² bezood en geheel bezaaid te worden.

Over het planten van bomen wordt in het bestek niet gesproken.

De grond die vrij kwam uit de ontgraving van de funderingsputten moest dienen tot verzwaring van het zeekerend glacis (= de aardglooiing op het voorterrein van het fort) en wel zodanig dat het hellende bovenzvlak aansloot aan de bestaande, op gemiddeld 3.10 meter + A.P. gelegen kruin van dit glacis en eindigend bij de bovenkant van de te maken contrescarpmuren en gebouwen.

Rondom het fort-eiland moest een ringvormige kade van stortsteen worden gemaakt, op te trekken in aanleg op 2.75 meter – A.P., ter breedte van 8.88 meter, verder aan de binnenzijde onder een beloop van 4 op 5 en aan de buitenzijde onder 2 op 3 vanaf de zeebodem tot 0.25 meter – A.P.

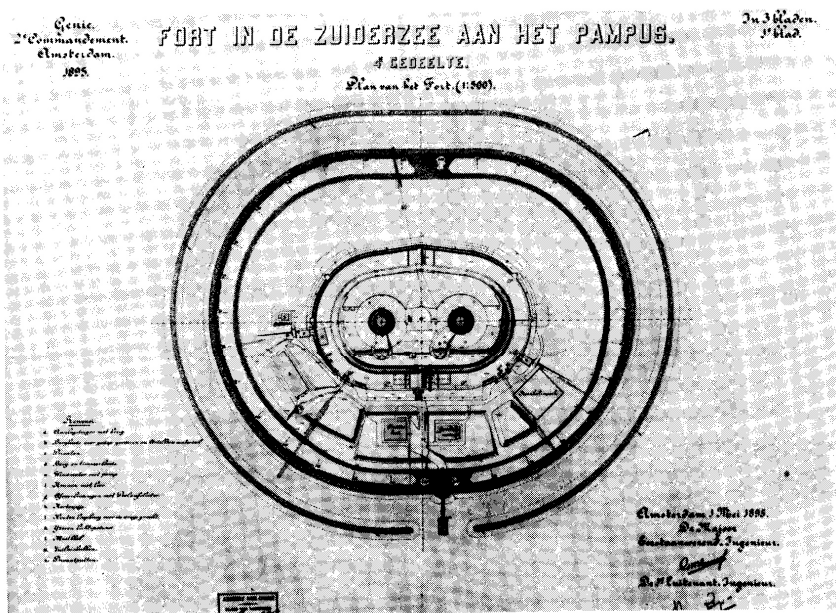
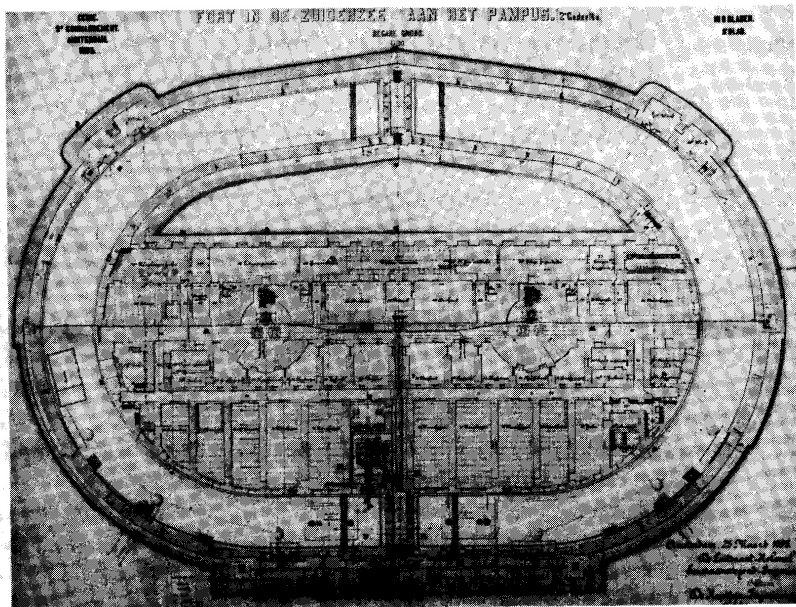
De afstand tussen de binnen- en buitenrand van de twee meter brede stortsteenberm van het fort moest 16 meter en de lengte van de te maken kade – gemeten op de kruin – 675 meter bedragen, zodanig dat aan de ~~westzijde~~ ^{Zuidzijde} een 60 meter wijde invaartopening bleef bestaan.

In de kruin van de kade moesten 25 stuks bolbakens worden gesteld. Aan drie daarvan moest een lantaarnarm worden gemaakt. Deze grenehouten bolbakens gaven de vaargeul aan en moesten bij ijsbezetting telkens worden weggenomen.

De totale kosten van deze werken werden begroot op f 606.000,-.

Onder de algemene bepalingen van het tweede bestek en de voorwaarden, daterend 14 december 1892, waarnaar: a. het leveren van meubilair; b. het maken van inrichtingen voor het vervoer en de oplegging van projectielen; c. het verrichten van werkzaamheden van verschillende aard en d. het maken van een steenkolenpark, dienden te worden aanbesteed, is de verplichting van de aannemer opgenomen de werklieden tegen ongevallen te verzekeren. Onder werklieden werd verstaan: de onderbazen, opzichters en allen, die middellijk of onmiddellijk in zijn dienst werkzaam waren.

- a. *het leveren van houten meubilair* betrof britsen, tafels, banken, gewerakken, kasten, 22 Wener en 40 Amerikaanse stoelen, 21 kachels, 2 grote en 9 kleine spiegels, 36 wasbakken en evenzoveel geëmailleerd ijzeren waskommen, enz. Voor deze aanschaffing was een bedrag van f 3648,45 op de begroting uitgetrokken.
- b. *het maken van inrichtingen voor het vervoer en de oplegging van projectielen.* Voor een bedrag van f 1017,- diende te worden aangeschaft: stellingen in de projectiel-magazijnen voor lege projectielen, 10 travellers met epy-cycloidaaltakels van 500 kg. draagvermogen en 8 projectielwagens.



c. *het verrichten van werkzaamheden van verschillende aard.* Hieronder werd begrepen, grenehout voor binnenbetimmeringen, rakken en nisplanken, vaste wastafels, vloeren van tegels, tegelbekledingen, 5 stuks schoorsteenmantels, grenehout tot gezichtsschermen voor de privaten en urinoirs in de droge gracht, hardsteen en ijzerwerk en aankoop van 2 hijskranen met lieren aan de contrescarp. De 254 houten spoorliggers, mede aanwezig op het zuidelijk gedeelte van het glacis, moesten naar Muideren worden vervoerd om opgelegd te worden in Bastion VII. Op het fort dienden zes bliksemafleiders te worden geplaatst: één op de stenen woning, één op de wachterswoning, één op het mistklokhuisje, één op de schoorsteen van het ketelhuis, één op de kustlichtopstand en één op de grote bergloods.

d. *het maken van een steenkolenpark,* ter grootte van 280 m² op het zuidoostelijk deel van de zeekerend glacis. In de begrote som van f 764,- was een bedrag van f 40,- opgenomen voor het egaliseren van het terrein en het graven en weer dichtmaken van gaten voor de stijlen. Het gebouw was opgetrokken van gecreosoteerd dennehout. De totale begroting voor de a/t/m d genoemde verrichtingen etc. beliep een bedrag van f 15.400,-.

Elektrische verlichting

Een volledige inrichting voor de elektrische voorziening van het inwendige van het fort, de droge gracht en de twee zoeklichten (van het systeem Schückert met een spiegelmiddellijn van 0.90 m.) werd vanuit het dynamolokaal geregeld. Twee snelopende Westinghouse-compound machines, elk van 20 pk, kregen hun stroom uit de in lokaal 12b opgestelde ketels. Elk van de machines dreef een dynamo van 156 ampères en 65 volt aan. De vier booglampen aan de contrescarpmuur opgehangen – werden beschermd door een ijzeren kap, zodanig dat zij uitsluitend licht in de gracht wierpen. In het jaar 1933 werd een speciale vier-aderige krachtstroomkabel naar het eiland gelegd die liep van het vuurtoreneiland bij Durgerdam naar het einde van de strekdam van het Buiten IJ en vandaar naar Pampus.

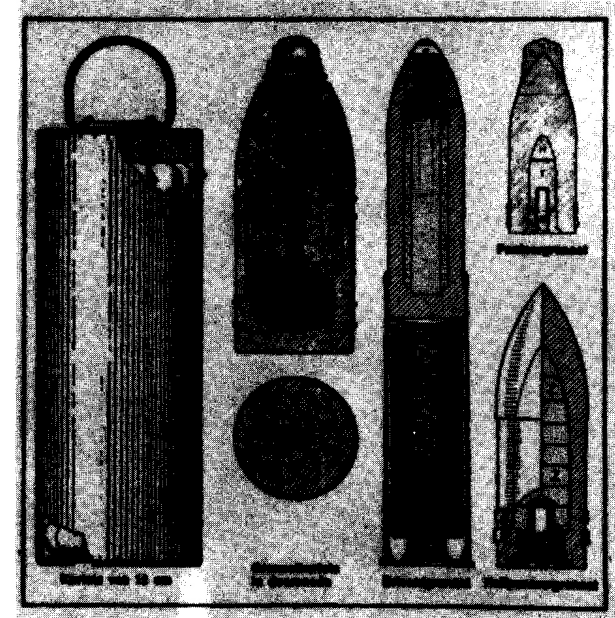
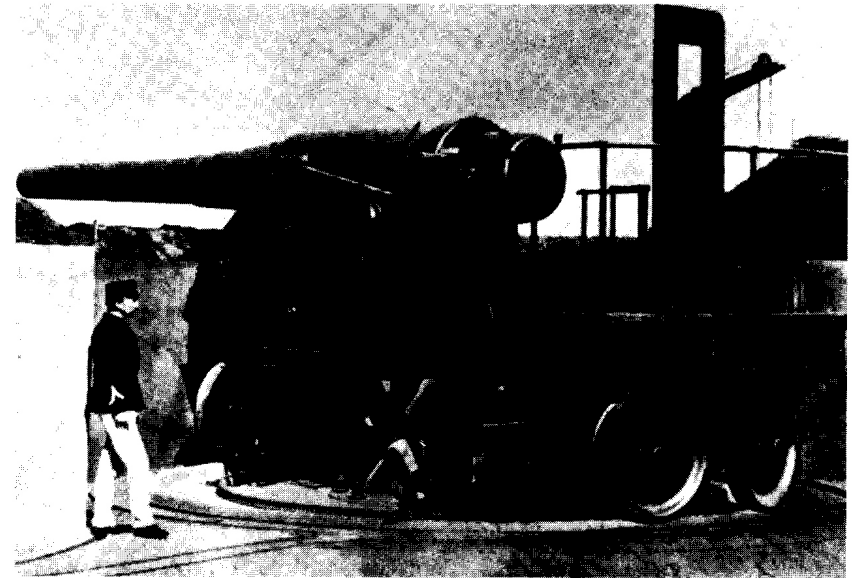
Bewapening

Voor de bewapening van het fort dienden zes snelvuurkanonnen van 5.7 cm L/25 te worden opgesteld, aldus de brief van 21 juni 1894, IVe afdeling, no. 54 van de minister van Oorlog en gericht aan de kolonel-commandant der vesting artillerie. In de tussen deze en de generaal-majoor, commandant der Stelling van Amsterdam gevoerde correspondentie¹ betreffende de hoeveelheid en de soort van de projectielen voor deze snelvuurkanonnen blijkt in eerste instantie dat door de artilleriecommandant – wiens advies was ingewonnen – de voorkeur werd gegeven aan ringgranaten, geschikt voor beschieting op korte afstand van sloepen en jollen, waarmee een aanval in de keel* van het fort zou kunnen worden ondernomen. Mocht de vijand toch doorgedrongen zijn tot op het glacis, dan diende een ruim gebruik te kunnen worden gemaakt van kartetsen². Voor beide soorten granaten werd een hoeveelheid van respectievelijk 200 à 300 stuks per snelvuurkanon voldoende geacht.

Bij het bepalen van deze aantallen ging de artilleriecommandant van de veronderstelling uit dat een deel van de marine, ondersteund door de snelvuurkanonnen, in actie zou komen bij vijandelikheden en indien vijandelijke torpedoboten in de nabijheid van het fort zouden komen. Om die reden werd aanbevolen nog eens vijftig pantsergranaten in de uitrusting op te nemen: totaal dus 350 projectielen voor een snelvuurkanon. Dat aantal vond de kolonel-commandant van de vesting artillerie te groot, omdat de kanonnen op het fort Pampus slechts onder bepaalde omstandigheden aan de strijd zouden behoeven deel te nemen. Bij hem was voorts de vraag gerezen of de snelheid van de pantsergranaat groot genoeg zou zijn om de pantsering van de vijandelijke schepen te kunnen doorboren.

In zijn brief van 20 september 1894, no. 3317, stelde hij de generaal-majoor commandant der Stelling van Amsterdam voor om de uitrusting per kanon te bepalen op: 200 granaatkartetsen, 150 kartetsen en 150 ringgranaten.

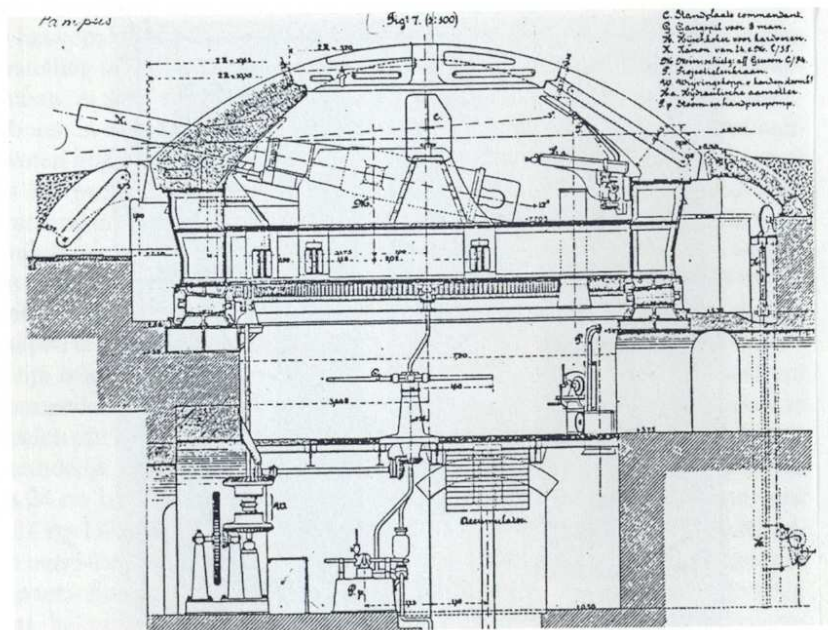
Uiteindelijk werd besloten het fort Pampus uit te rusten met ~~twee~~ ^{zes} kanonnen van 24 cm L/35 en zes snelvuurkanonnen van 5.7 cm L/25.³ De affuiten voor de 24 cm L/35 lieten een vuurafstand van 8 kilometer toe. De kanonnen hadden een afkoelingsperiode van 5 minuten. De 5.7 cm L/25 werden opgesteld op pantserkazemataffuiten in een pantserstand, ter verdediging van de keel. Deze kanonnen waren geleverd door de firma Friederich Krupp-Gruson-



werk.⁴ De pantserstand en de uit één stuk bestaande dekplaat waren gemaakt van gewalst basisch Siemens-Martin-vloeiijzer. De kosten van een pantserstand bedroegen f 12.500,-.

Verder waren er vier mitrailleurs M 90 op kazemataffuiten; één in elk van de contrescarpsruimten van de noordelijke wachten. Op het fort waren aanwezig de projectielen voor de kanonnen van 24 cm L/35 met uitzondering van 200 pantsergranaten, het buskruit voor deze kanonnen tot een gewicht van \pm 44.000 kg en de gereedschappen voor de aanmaak van de munitie en die voor de werkplaatsen.

1. Brief d.d. 10 augustus 1894, no. 501 van de generaal-majoor aan de commandant van de Vestingartillerie.
2. Kartetsen werden vroeger „blikken doos” genoemd. Zij waren bestemd voor de nabijverdediging. De blikken doos werd gevuld met een groot aantal kogels, die zich – gelijk een schot hagel – over het doel verspreidden.
3. In *Nederland geschut sinds 1877* vermelden de auteurs J. Albarda en F.L. Kroesen dat op Pampus twee batterijen van twee stukken van 10 cm. waren opgesteld (bladzijde 67).
4. *Gedenkboek Kon. Instituut voor Ingenieurs 1847-1897*, bladzijde 204.



Hefkoepels

In de ontwerp-begroting en de nota van toelichting voor het jaar 1888 wegens „het voltooiën van het fort in de Zuiderzee aan het Pampus” was opgenomen de opstelling van hefkoepels* aan de keelzijde van het fort voor snelvurend geschut.

Alvorens dit ontwerp aan de Tweede Kamer aan te bieden en om zijn eindbeslissing te kunnen nemen over de definitieve opstelling van de hefkoepels won de minister van Oorlog, Seijffardt, het advies in van de generaal-majoor, inspecteur der genie. Deze maakte zijn bezwaren tegen het ontwerp bekend bij zijn brief van 31 maart 1892, no. 1525. In deze brief is ter zake van de hefkoepels gesteld:

De kosten van twee vaste pantserstanden worden op \pm f 15.000,- geraamd; volgens opgave zou de prijs per kanon van 5.7 cm. f 3.180,- bedragen, dus voor twee pantserstanden met zes dergelijke kanonnen \pm f 34.000,-.

Voor vier hefkoepels is een prijs van f 57.000,- opgegeven; met de vier kanonnen zou die alzo \pm f 70.000,- bedragen.

Behalve de aanmerkelijk hoogere kosten van hefkoepels bestaat daartegen mijns inziens vooral het bezwaar dat men daaruit niet gelijktijdig naar verschillende richtingen kan zien en vuren, zooals uit vaste standen elk voor drie kanonnen en dat men, bij elken hefkoepel, de waarneming en het vuur moet overlaten aan den persoon met het snelvurend kanon belast, terwijl in een pantserstand met drie kanonnen, de leiding van het vuur zal zijn toevertrouwd aan een officier of onderofficier; daarenboven is omtrent de praktische waarde van die koepels nog niet bewezen. Vooral bij donkere lucht zal men 's nachts meer zien uit de pantserstanden dan uit de koepels. Juist om het zoo hoog noodige uitzicht des nachts, blijf ik ook een open loopgraaf aanbevelen.

De bedoelingen in het begin van 1888 door het Departement van Oorlog tegen een open loopgraaf geopperd zijn naar mijn gevoelen niet afdoende. Wel moeten de in de kustkoepels aanwezige 24 cm. kanonnen met het kartetsschot gericht worden tegen de frontzijde van het fort, doch voor vuur tegen de keelzijde over het hoofdgebouw en het contrescarpge-

bouw, wordt door mij de voorkeur gegeven aan snelvurende kanonnen of mitrailleurs en geweren. Mochten de verdedigers genoodzaakt worden de open loopgraaf te verlaten, dan kunnen de kustkoepels ook nog tegen de aanvallers aan de keelzijde aangewend worden.

De generaal-majoor, commandant der Stelling van Amsterdam, ging er bij zijn beoordeling van uit dat voor het beveiligen van het fort aan het Pampus tegen aanvallen van de vijand met sloepen op de medewerking van de marine werd gerekend (brief van 11 april 1892, nr. 70).

Zou de vijand tot een aanval overgaan dan nog konden de sloepen Pampus niet te dicht naderen zonder dat de kanonneerboten de sloepen hadden opgemerkt.

Het scheepsgeschut, ondersteund door de kustkoepels, was wel in staat een aanval op het front van het fort te verijdelen, terwijl een aanval aan de keelzijde door het vuur uit de ontworpen hefkoepels afgeslagen kon worden.

Hij, de generaal-majoor, commandant van de Stelling van Amsterdam, was dan ook van mening dat het opstellen van de hefkoepels aan weerszijden van de pantserkoepels niet nodig was voor de stormvrijheid van het voorfront. De vier zware kanonnen met hun granaatkartetsen moesten in staat zijn de stormvrijheid van het fort te verzekeren, temeer daar de keel door snelvuurkanonnen werd verdedigd.

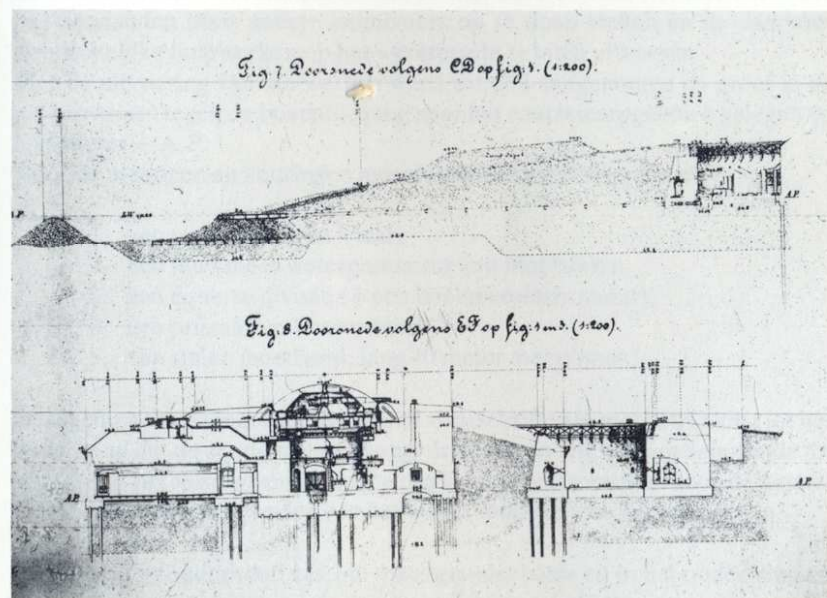
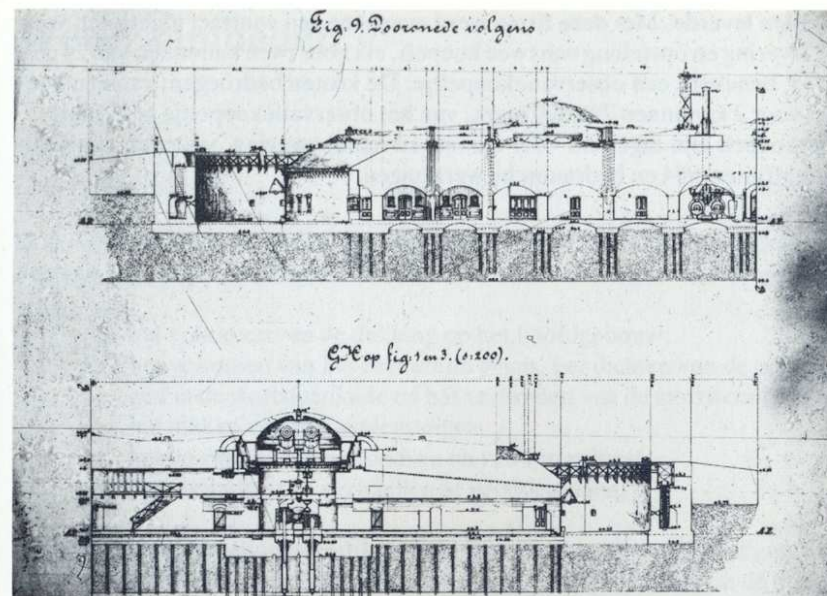
Omdat de meningen van beide commandanten niet geheel strookten, bepaalde de minister van Oorlog in zijn brief van 3 mei 1892, VE afd. no. 39, gericht aan de generaal-majoor, inspecteur der genie:

...wensch ik over te gaan tot het doen maken van de 2 ontworpen pantserstanden en voorts, zoo mogelijk, van 2 koepels voor snelvurend geschut ter bestrijding van het voorfront.

De bewindsman twijfelde tussen het plaatsen van hef- en schommelkoepels, ofschoon hij aan de laatste de voorkeur gaf in verband met het feit dat de praktische waarde van hefkoepels – ook onder vijandelijk vuur – nog niet was bewezen en het dan ook zeer wel mogelijk zou zijn dat ten gevolge van treffers op de koepelwand, de op- en neerwaartse beweging van de koepel zou worden gehinderd.

Nadere informaties en proefondervindelijke rapporten deden de bewindsman van gedachten veranderen. Hij deelde de commandant van de Stelling van Amsterdam bij zijn brief van 12 juni 1893, kabinet Litt. S 30 mede, voor hefkoepels te kiezen.

We hebben reeds vermeld dat de firma Friederich Krupp-Grusonwerk de ka-



nonnen leverde. Met deze firma werd eveneens een contract afgesloten voor de levering en opstelling van twee koepels, elk voor twee kanonnen van 24 cm. L/35, benevens een observatiekoepeltje. De kosten bedroegen: van een koepel voor 2 kanonnen 791.300 mark; van het observatiekoepeltje 6615 mark. De koepels zijn ingericht voor stoom- en handbeweging, voorzien van Gruson-affuiten c/84 en hydraulische werktuigen.

Werkzaamheden

In de voor het maken van het fort opgemaakte DERDE bestek en voorwaarden van 1 december 1893 staan de werkzaamheden als volgt omschreven.

- a. het voltooien van de dekking op het hoofdgebouw;
- b. het voltooien van het zeekerend glacis, het dichten van de openingen in de stortsteenkade en het verbreden van de stortsteenberm.
- c. het maken van een aanlegsteiger;
- d. het bouwen van twee loodsen en van een privaat;
- e. het uitvoeren van verschillende voorzieningen.

In de algemene bepalingen (artikel II) is een aantal voorwaarden opgesomd met betrekking tot de regeling van het bovengenoemd werk, waarin de directie zich het recht voorbehield om na 15 mei 1894 de voor het fort bestemde pantserstanden door andere aannemers op te doen stellen en de daarvoor noodzakelijke hulpwerken op het werkterrein te laten uitvoeren.

Met de uitvoering van die werken werd tot peil aangenomen de groef in de *peilmerksteen* tegen de boventoeegang naar het contrescarpgebouw gelegen op 5.95 meter + A.P.

Voor de metingen en keuringen moest de aannemer verstrekken:

1. een proefnaald van Vicat;
2. een hoekmeet-waterpasinstrument met bakken;
3. een *équerre divisée* (= een hoekmeetinstrument);
4. een prisma van Bauernfeind;
5. een stalen meetband, lang 20 meter met pinnen.

De algemene bepalingen hielden mede voorschriften in met betrekking tot het *onderhoud* dat de aannemer werd opgedragen, van alle werken behorende tot het fort en het *mistsignaal en de kustverlichting* waaromtrent door de aannemer tot de laatste oplevering van het werk diende te worden voorzien in:

1. het onderhoud van het mistsignaalgebouw en in het onderhoud en de bediening van de daarin geplaatste mistklok c.a.;

2. de verlichting van het fort, ten behoeve van de scheepvaart, waar toe dagelijks van zonsondergang tot zonsopgang, volgens aanwijzing der directie, drie door de aannemer te onderhouden rijkslantarns moeten worden gebrand.

De werkzaamheden tot het voltooiën van de *dekking op het hoofdgebouw* bestonden in het ontgraven van het hellend bovenzvlak op het noordelijk deel van het gebouw en vergraving van de tijdelijk aangebrachte zanddekking.

De blootgelegde vlakken werden met een ongeveer een meter dikke cementbetonvulling afgedekt, waarop een zandlaag met een kleibekleding kwam. Verder werden op het gemiddeld 6.80 meter + A.P. gelegen bovenzvlak van de betondekking op het zuidelijk deel van het gebouw sleuven gekapt voor betonaanvullingen die verband hielden met de onderbouw voor de te maken pantserstanden en voorpantser van de koepels.

Tot dekking en inrichting van de pantserstanden en hun toegangen moesten – met uitsparing van een klimgat met een diameter van 0.90 meter – de nodige cement-beton- en ijzerwerken worden uitgevoerd. De technische gegevens zijn voor deze beschouwing van geen belang, zodat we hieraan voorbijgaan.

Op het hoofdgebouw moesten 12 schoorstenen en 14 luchtkokers worden opgemetseld, terwijl de 19 rookkanalen werden verlengd.

De aannemer werd verplicht tot het *voltooiën van het zeekerend glacis*, een loodsplateau te maken voor opslag van het ter plaatse beschikbare zand, afkomstig van de afgegraven zanddekking, waarover we eerder spraken. Twee opritten verbonden dit 30.50 meter lange en zo'n 13 meter brede plateau met het bovenzvlak van het glacis.

Voor het vervoer van het pantsermaterieel was een aarden dam door de droge gracht gelegd. Deze dam moest tegelijk met de hierboven genoemde werken worden opgeruimd.

Ook een steiger, een spoorbaan met ongeveer 63 spoorstaven, elk lang 7 meter en 282 dwarsliggers en het beschotwerk waartussen de zojuist genoemde dam lag besloten, dienden volledig afgebroken te worden. Het tijdelijk opgeslagen rijsbeslag (onder rijsbeslag werd verstaan een versterking van met samengevlochten jonge, dunne takjes van de wilgeboom) met steenbestorting moest de aannemer verwijderen; de stenen werden in depot gebracht op de benedenrand van het glacis. Met betrekking tot de basaltglooiing was bepaald dat deze, ter gezamenlijke oppervlakte van 600 m², moest worden opgenomen en herlegd met bijlevering van 60 m³ puin.

Aansluitend tegen deze glooiing diende, over de gehele omtrek van het glacis met een gezamenlijk oppervlak van 2760 m², een nieuwe glooiing van zuilenbasalt te worden aangebracht. Voor de uitvoering van dit werk werd het ter-

rein in raaien (richtlijnen waarlangs wordt gemeten) verdeeld, aangegeven door piketten.

De basaltglooiing om het fort was bepaald op: benoorden in aanleg 6 meter breed; het bovenzvlak hellende van 1.30 tot 2.30 meter + A.P.; bezuiden in aanleg 3 meter breed; het bovenzvlak hellende van 1.30 tot 1.90 meter + A.P. Nader was aangegeven dat de gezamenlijke breedte van de aan te brengen basalt- en kleibekleding in aanleg ongeveer 12 meter moest bedragen.

Voor het dichten van de openingen in de stortsteenkade en het verbreden van de stortsteenberm waren in het bestek en de voorwaarden de navolgende werken omschreven.

Een zinkstuk (een met teen gevlochten mat), in oppervlakte groot 260 m², moest in de westelijke invaartopening door de stortsteenkade worden gezonken. De op het fort beschikbare stortsteen, naar schatting 970 scheepston, en de nog aan te voeren ± 970 scheepston stortsteen dienden tot: a. ballast op het zinkstuk; b. dichting van de westelijke en gedeeltelijke dichting van de zuidelijke doorvaartopening in de stortsteenkade; c. verbreding van de stortsteenberm langs de voet van het glacis ten behoeve van het landhoofd (zie onder de rubriek aanlegsteiger) en tot herstelling van de stortsteenkade.

In aansluiting aan het bestaande werk moest de stortsteenkade over een totale lengte van 66 meter en ter breedte van 2 meter tonrond en sluitend worden gezet, waartoe de dikste stenen gebruikt moesten worden.

Op het plateau, waarvan we eerder spraken, diende een verplaatsbare houten loods te worden gebouwd op een stenen voet en met blauwe Echtsche kruispannen gedekt. Deze loods, binnenwerks 22 meter lang en 7 meter breed, werd door houten beschotten verdeeld in: een deponiekamer, een bergplaats voor ledergoed en sabels en een poetslokaal, alle drie met Amerikaans grenehouten vloeren, en een magazijn voor artillerie-materieel, bevloerd met een klinkerbestrating. Zes zinken twaalfpans dakramen en tien ramen zorgden voor licht in elk van deze ruimten.

Het interieur bestond uit: 12 kledingstukken, 4 sabelrakken, 4 rantselrakken en voorts uit 1 onderofficierentafel, 3 manschappentafels en 3 spuwbakjes (vermoedelijk voor pruijende militairen).

Ook in de droge gracht moest er een verplaatsbare loods (5 meter lang en 3.50 meter breed) met uitbouw (2.10 meter lang en 3.50 meter breed) worden gebouwd.

Het stenen privaatgebouw was in het bestek gepland op de contrescarp, binnenwerks 4.60 meter lang en 2.70 meter breed. De fundamenten kwamen te liggen op het peil van 3.64 meter + A.P.

In dit gebouw moesten 5 privaatzittingen worden gemaakt, elk 0.85 meter lang en 0.50 meter breed, alsmede 4 urinoirstandplaatsen.

Met betrekking tot de *waterbemalingsvoorziening* op het fort moest een Amerikaanse windmolenmotor, Wolcott's Patent met een vlucht van 8.66 meter worden geleverd, alsmede een Goulds Seneca-Pomp met horizontale kraan. De windmolenmotor werd op een zo'n 2.90 meter hoge ijzeren opstand opgesteld.

Ten behoeve van de *kustverlichting* diende op de cement-betondekking van het hoofdgebouw een ijzeren lichtopstand te worden geplaatst, bestaande uit een onderstuk van ongeveer 3 meter hoog, waarop een lantaarndrager van ongeveer 1 meter hoog.

behuifd
In elk lokaal van het hoofdgebouw moest een traveller voor het *projectielvervoer* worden gemaakt, bestaande uit twee loopstaven waarop een rolbrug met wagentje. Over de droge gracht van het fort was een *loopbrug* geprojecteerd.

Onder de post „Onvoorzien uitgaven” staan voor de in dit bestek vermelde werken tarieven aangegeven waarnaar verrekeringen plaats dienden te vinden. Voor uurlonen staan genoteerd voor een:

jongen	7 cent
arbeider, sjouwer of opperman	15 cent
aardwerker, baggerman, rijswerker, taludbaas en betonwerker	18 cent
ambachtsman	22 cent
steen-zetter	25 cent

Voor het huren staan vermeld voor een:

zolderschuit of bak, per etmaal	f 1,50
stoomboot van ± 16 effectieve paardenkrachten, met bediening en brandstoffen etc. bij gebruik van 1 tot en met 6 uur, per uur	f 3,50
voor elk uur meer	f 2,50
opzichterswoning te Muiden, per maand	f 16,00

Voor al de hierboven genoemde werken golden de navolgende opleveringsdata:

vóór of op 15 mei 1894 de onderbouw voor de pantserstanden;
vóór of op 15 juni 1894 de betonaanvullingen;

vóór of op 15 oktober 1894 de dekkingen op het hoofdgebouw, de loodsen en het privaatgebouw.

Het maandelijks leveren van brandstoffen voor de vesting Muiden en Pampus tijdens de Eerste Wereldoorlog was aan een particulier toegewezen, die daarvoor een machtiging moest hebben van de voorzitter van de plaatselijke brandstoffencommissie, i.c. de burgemeester van Muiden, aldus een brief van de burgemeester de dato 1 juni 1918 aan de commandant van de Stelling Amsterdam.

Aanlegsteiger

Uit de gevoerde en door ons geraadpleegde correspondentie tussen de minister van Oorlog, de commandant van de Stelling van Amsterdam, de luitenant-generaal, inspecteur der genie en de kapitein-luitenant ter zee, stafofficier der zeemacht in de maritieme directie te Amsterdam, blijkt dat de beslissing over het bouwen van een steiger niet zonder meer is genomen. Met de aanleg diende rekening te worden gehouden met sterke winden en de daarmee gepaard gaande toestand van de zee. Te allen tijde moesten de zeilschepen de steiger kunnen bereiken en daarom diende er tussen deze en de stortsteenkade een gelegenheid te zijn om bij ongunstige wind aan te kunnen leggen. Dat gold – in mindere mate – ook voor de stoomboot.

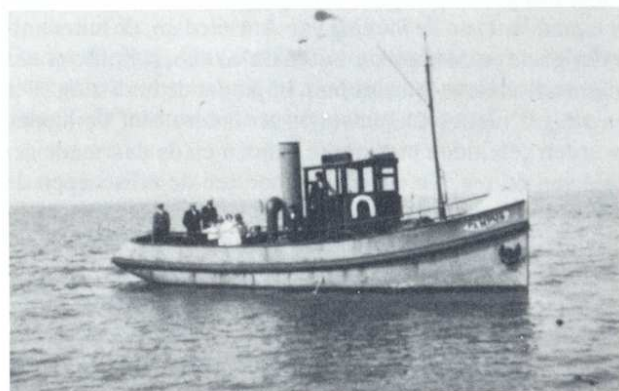
Deze boot en een botter onderhielden de verbinding tussen het fort en de vaste wal, i.c. de gemeente Muiden.

De generaal-majoor, commandant van de Stelling van Amsterdam, was voorstander van een aanlegsteiger met een lengte van 20 meter en een in het glacis te maken brug, die in oorlogstijd door een vervangend opneembaar brugvak, zowel 's nachts als bij mistig weer zonodig weggenomen kon worden. De situatietekening moge het een en ander verduidelijken.

In een uitvoerig rapport van 29 september 1893, no. 1092, ontvouwde de luitenant-generaal, inspecteur der genie, zijn plan tot het bouwen van een loodrechte steiger, bestand tegen een kruisende ijsmassa.

Met het aanrichten van schade door ijsgang aan de steiger was mede rekening gehouden in het bestek en de voorwaarden, waarnaar de bouw werd aanbesteed. Hierin staat dat bij schade, toegebracht door ijsgang en die naar het oordeel van de directie niet een rechtstreeks gevolg is van een minder deugdelijke uitvoering, de herstellkosten van die schade voor rekening van het ministerie van Oorlog zouden worden genomen.

Uiteindelijk besliste de minister van Oorlog, naar wiens beslissing het bestek



en de voorwaarden werden opgemaakt en de bouw werd aanbesteed. Aan dit bestek en deze voorwaarden ontleen we het navolgende. In de zuidelijke doorvaartopening van de stortsteenkade moest een aanlegsteiger worden gemaakt bestaande uit:

- a. een vrijstaand eikehouten steigerhoofd, 7.70 meter lang en 4.30 meter breed, gevormd door zeven paaljukken waarover een dek met trapgat, waarvan het bovenvlak op 1.40 meter + A.P. lag en twee paaljukken, waarvan een een trap;
- b. een landhoofd van klei met basaltbekleding op de stortsteenberm en het zeekerend glacis met een bovenvlak van 10 meter lang en 4 meter breed;
- c. een 14.00 meter lange loopbrug tot binding van het steigerhoofd en het landhoofd.

Deze brug met een bovenvlak van 1.40 meter lag op 1.40 meter + A.P. en was aan weerszijden voorzien van een ijzeren leuning.

Na de eerste oplevering (vóór of op 15 augustus 1894) van deze aanlegsteiger diende de tijdelijke hulpsteiger volledig te worden afgebroken en verwijderd.

De gegevens over het beschikbaar stellen van werkvolk en stoomboten voor het lossen, vervoeren en opstellen van de pantseringen op het fort hebben we ontleend aan het bestek en de voorwaarden waarnaar de eerstaanwezende ingenieur te Amsterdam, bij enkele inschrijving, dit werk onder het beheer der genie aanbesteedde.

Het voor het fort Pampus bestemde oorlogsmaterieel werd met spoorwegwagons aangevoerd tot aan de Handelskade te Amsterdam en overgeladen in vaartuigen die dit materieel naar het fort transporteerden. Voor het lossen uit de wagons, het laden in de schepen en het lossen en opstellen op het eiland moest de aannemer het door de directie gevorderde aantal werklieden leveren en op de aangewezen plaats beschikbaar stellen.

De diensten die van de werklieden werden gevorderd bestonden in hoofdzak uit het – onder deskundig toezicht – verwerken van zware lasten, sjouwerswerk en in het tegenhouden bij klinkwerk en dergelijke verrichtingen. Het uurloon-tarief was bepaald:

voor een jongen op	8 cent
voor een arbeider op	19 cent
voor een aardwerker op	20 cent
voor een ambachtsman op	21 cent

Voor dit werk was 30.000 uur gepland en het werd begroot op f 7220,-. De aannemer was voorts verplicht voor zijn werklieden die op het fort werkten, een geschikte polderkeet als dag- en nachtverblijf in te richten en goed te onderhouden.

Drinkwater, brandstoffen en geneeskundige hulp voor dit werkvolk moesten in voldoende mate beschikbaar zijn waarvoor – inclusief de keet – een bedrag van f 400,- was uitgetrokken.

Met betrekking tot de sleepdiensten was het navolgende voorgeschreven. Voor het slepen van een transportvaartuig – met een maximale diepgang van 1.50 meter bij \pm 86 scheepston (een scheepston is 2000) belasting – van de Handelskade naar het fort v.v. moest de aannemer zestig maal een sleepboot leveren die voldoende zeewaardig was. De directie ging er blijkbaar van uit dat dit transport van het oorlogsmaterieel in maximaal zestig reizen voltooid kon zijn.

Rekening houdend met dit zware transport had de directie voorgeschreven dat de sleepboot een minimum-vermogen van 20 pk moest hebben en steeds een ruime voorraad steenkolen aan boord diende te hebben ter voorkoming van oponthoud van het transport. De afstand van het traject moest heen en terug in hoogstens 2½ uur worden afgelegd.

Voor deze sleepdienst was in de begroting f 1200,- opgenomen naar f 20,- per uur. De totale kosten van het werk waren begroot op f 151.000,-. Het gehele werk diende omstreeks 1 juli 1892 te zijn opgeleverd.

Het uitvoeren van metaalconstructies en van verschillende voorzieningen in verband met de aanleg van een elektrische verlichting op het fort in de Zuiderzee aan het Pampus, als verbetering van ondergeschikt belang van dat fort.

In het VIERDE, op 12 december 1894 opgemaakte bestek en de voorwaarden waarnaar – ingevolge machtiging van de minister van Oorlog van 12 december 1894, Vde afdeling no. 67, bij enkele inschrijving – werden de navolgende werken aanbesteed:

- a. het leveren van werkkrachten, enz.;
- b. het inrichten van de dynamokamer, enz.;
- c. het maken van de opstelling van een zoeklicht;
- d. het maken van consoles en kappen voor booglampen;
- e. het maken van afsluitkappen op klimgaten, enz.
- f. het maken van spreekbuisleidingen;
- g. het leveren van lantaarns.

Onder de „algemene bepalingen” vinden we het navolgende opgenomen. Vanaf 1 mei 1895 tot de 1e oplevering van het werk moet door de aannemer worden voorzien:

1. in het onderhoud van het mistsignaalgebouw en in het onderhoud en de bediening van de daarin geplaatste mistklok c.a.;
2. in het onderhoud en de bediening van het kustlicht dat dagelijks van zonsondergang tot zonsopgang moet worden gebrand.

De aannemer mocht voor zichzelf en zijn personeel gebruik maken van het rijksvaartuig dat de gemeenschap met de vaste wal onderhield.

a. *het leveren van werkkrachten, enz.*

Voor het lossen en vervoeren van verlichtingsmaterieel op het fort moest de aannemer voldoende werkkrachten ter beschikking hebben. Deze werklieden werden ook belast met het boren, hakken en bijwerken van gaten en sleuven in het metselwerk en beton ten behoeve van de aanleg van de elektrische verlichting en van het maken van spreekbuisleidingen, waarover straks meer. Voor al deze werken waren 1600 uren uitgetrokken, 800 uren à 20 cent per uur voor een arbeider en 800 uren à 25 cent per uur voor een metselaar.

b. *het inrichten van de dynamokamer, enz.*

Een van de lokalen was tot dynamokamer bestemd. In verband met het plaatsen van twee stoomwerktuigen, twee dynamo's en een condensor (= een reservoir bij een stoommachine waarin de afgewerkte stoom tot water verdicht wordt) moesten de fundamente met extra metselwerk worden verstevigd. De vloer werd van tegels voorzien. Twee Schuckert's-compound dynamo's, elk gedreven door een Westinghouse compound-machine, leverden de stroom voor het zoeklicht, de vier booglampen tot de grachtverlichting en 180 gloeilampen tot verlichting van de pantserkoepels, pantserstanden en dienst- en logielokalen.

De elektrische installatie werd uitgevoerd door de toenmalige firma P.H. ter Meulen en Cie. te Amsterdam, die de „Elektrizitäts-Aktien-Gesellschaft, vormals Schuckert u. Co.” te Neurenberg vertegenwoordigde. De kosten hebben, inclusief de bijkomende werkzaamheden, ongeveer f 30.000,- bedragen (gedenkboek K.L.I. 1847-1897).

c. *het maken van de opstelling voor een zoeklicht.*

Een van de emplacementen aan de oost- of de westzijde van het forteiland moest voor de opstelling van een zoeklicht worden ingericht. Een ijzeren dek-

king met stalen deuren werd gemaakt en er werd een lift met tegengewichten en een handlier aangebracht.

Het emplacement en de dekplaat van de lift werden van rails voorzien, waarover het op een spoorwagen geplaatste zoeklicht zowel op de lift als onder de dekking kon worden opgesteld. Voor de opstelling werden twee platte spoorwagens aangekocht. Het zoeklicht was van het Schuckerttype met een glasparaboolspiegel.

d. *het maken van consoles en kappen voor booglampen.*

Voor het afhangen en afdekken van de booglampen moesten in de droge gracht tegen de contrescarpmuur vier consoles worden bevestigd, voorzien van een halfkegelvormige stalen kap met een cilindervormige onderrand. In de muur moesten 128 dookgaten worden gehakt. (Een dook is een metalen kram om stukken gehouwen steen te bevestigen.)

e. *het maken van afsluitkappen en klimgaten, enz.*

Twee klimgaten verbonden de lokalen in de contrescarp. Boven ieder klimgat moest een stalen afsluitkap worden gemaakt. Er dienden 16 dookgaten in het betonwerk te worden gehakt.

f. *het maken van spreekbuisleidingen.*

280 m¹ getrokken ijzeren buis was nodig voor het aanleggen van spreekbuisleidingen. Voor dit werk moesten gaten worden geboord en sleuven worden gehakt in het metselwerk en beton. De buis was in- en uitwendig gegalvaniseerd en had een wijdte van ongeveer 3.2 cm.

g. *het leveren van lantaarns.*

Ten genoegen van de directie moesten worden geleverd: 14 nislantaarns voor patentolie à f 36,- per stuk; 12 handlantaarns voor petroleum à f 4,50 per stuk; en 24 handlantaarns voor kaarsen à f 1,50 per stuk.

De totale kosten van deze werken waren begroot op f 7500,-.

Het overbrengen van berichten.

Een net van zeven spreekbuizen diende om de bevelen van de fortcommandant vanuit de waarnemingskoepel naar de ooster- en/of westerkoepelcommandant, de ooster- en/of westerpantserstand, het ooster- en/of westerzoeklicht en het dynamolokaal over te brengen.

Naast dit systeem – en de gebruikelijke oproepfluit – had men een stel elektrische schellen aangebracht. Een elektrisch aanwijsbord was met zeven signalen door draadgeleidingen verbonden met evenzovele posten. Voor het telefoon-

verkeer was een vaste leiding gelegd. Vier Siemenstelefoons waren aanwezig. Door een kabel was het fort verbonden met het vuurtoreneiland bij Durgerdam, de batterij te Diemerdam en met Muiden, waar de telefoon was geplaatst in een houten tekenkeet op het terrein voor de kazerne, welk gebouw thans hoofdzakelijk in gebruik is als bibliotheek en raadzaal.

Op het glacis van het eiland stond een seintoestel waarmee verbinding kon worden gelegd met een dito toestel dat op de borstwering van de kasteel-batterij was geplaatst.

De nautafon werd voor de Tweede Wereldoorlog bediend door de torenwachter van genoemd vuurtoreneiland. In deze oorlog hebben de Duitsers dit toestel meegenomen en drie van de vier aders van de krachtstroomkabel vernield. (Zie mede de rubriek *elektrische verlichting*.)

Gemeentelijke indeling

Nadat de eerste bewoners hun huis op Pampus hadden betrokken rees de vraag tot welke gemeente dit fort behoorde, in verband met de aangifte voor de burgerlijke stand.

In zijn brief van 20 december 1889, no. 106 legde de burgemeester van Muiden, de heer G. Westenberg, dit vraagstuk voor aan de officier van justitie te Amsterdam. Deze deelde de burgemeester mede geen bezwaar te hebben indien de landsregering zou overwegen Pampus bij de gemeente Muiden in te delen. Hij verwees de burgemeester naar de Commissaris des Konings in de provincie Noord-Holland.

Het uiteindelijk resultaat was dat Pampus tot de gemeente Muiden kwam te behoren, zoals uit onderstaand citaat blijkt.

In naam van, enz.

Wij Emma enz.

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenschelijk is het fort aan den Pampus gemeentelijk in te deelen

Gelet, enz.;

Zoo is enz.;

Art: 1.

Het fort aan den Pampus behoort tot de gemeente Muiden.

Art: 2.

Hij, die tot dusverre, bij gebreke van eene gemeentelijke indeeling van het hiervoren genoemde fort eene vereischte aangifte voor den burgerlijken stand niet wettig heeft kunnen doen, is verplicht binnen eene maand na het in werking treden van deze wet, die aangifte alsnog te doen.

De akten van den burgerlijken stand worden ingeschreven in de loopende registers, met aanteekening op den kant, dat de inschrijving krachtens deze wet geschiedt.

Art: 3.

Deze wet treedt in werking met den dag harer afkondiging.

Lasten, enz.

Behoort bij brief van den Minister van Binnenlandsche Zaken van 7 April 1891 No. 1399 afd. B.B.

Mij bekend

De Secretaris Generaal

(get) Hubrecht

Voor eensluidend afschrift

De Griffier der Staten

van Noordholland

In de raadsvergadering van 28 april 1891 kwam een ontwerp van wet betreffende de indeling van het fort bij Muiden¹ in behandeling. Dit ontwerp werd in handen gesteld van een commissie ad hoc, die de gemeenteraad moest adviseren.

Haar rapport kwam in de raadsvergadering van 23 juni 1891 ter tafel en beslo ten werd:

Alhoewel de raad van oordeel is dat deze gemeente het meest geschikt gelegen is waarbij het fort aan den Pampus kan worden ingedeeld, heeft gemeend daarin te moeten bewilligen, echter onder voorwaarde dat de gemeente niet de verplichting kan worden opgelegd om zorg te dragen voor een geregelde communicatie.

Pampus werd toegewezen aan de gemeente Muiden, die met deze fortificatie overigens weinig bemoeiingen had.

Bijna negentig jaar later dreigde in deze indeling een wijziging te komen, toen de minister van Binnenlandse Zaken bij brief van 10 februari 1981 een aantal gemeentebesturen berichtte, dat het in zijn voornemen ligt om in de loop van 1982 een voorstel van wet aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal in te dienen tot instelling van een gemeente Almere en tot wijziging van de grenzen van verscheidene omliggende gemeenten, alsmede nadere vaststelling van de grenzen van enkele gemeenten langs de randmeren van Flevoland.

Wat Muiden betrof stelde de Minister voor de grens in het IJmeer zodanig te wijzigen dat het eiland Pampus bij het openbaar lichaam „Zuidelijke IJsselmeerpolders” zou worden ingedeeld en de voor de kust van Muiden gelegen eilandjes en platen bij de toekomstige gemeente Almere onder te brengen. Als argument om het eiland Pampus in te delen bij het openbaar lichaam gold de mogelijke toekomstige betrokkenheid van dat eiland bij de geprojecteerde verbinding Amsterdam-Almere.

Het is zonder meer duidelijk dat het gemeentebestuur van Muiden met deze plannen geen genoegen kon nemen. Het college van burgemeester en wethouders bracht zijn goed gefundeerd standpunt, neergelegd in een pre-advies van 6 mei 1981, aan de raad ter kennis.

Aan dit advies ontlene we het navolgende. De bezwaren waren op drie motieven gebaseerd:

- a. *historische*. De bevoorrading van Pampus vond plaats vanuit Muiden, waardoor een sterke band tussen het eiland en de gemeente ontstond. Ook andere bindingen met het fort – onder andere de stationering van de soldaten in de gemeente die deelnamen aan het gemeenschapsleven² – rechtvaardigen dat het eiland bij Muiden blijft behoren.
- b. *bestuurlijke*. De kunstmatig aangelegde eilandjes voor de kust van Muiden vervullen een belangrijke waterrecreatiefunctie. Een uitstralingseffect op Muiden is duidelijk merkbaar.
- c. *financiële*. Het gedeelte van het IJmeer dat tot het grondgebied van Muiden behoort, beslaat een oppervlakte van circa 1450 ha. Krachtens de oppervlakteuitkering van de algemene uitkering uit het gemeentefonds wordt hiervoor jaarlijks een bedrag van zo'n f 120.000,- ontvangen. Indien de gemeentegrens op 100 meter uit de oeverlijn zou worden gelegd, komt deze uitkering nagenoeg te vervallen. Dit zou exact betekenen een verhoging van de plaatselijke belastingen, hetgeen voor het college onaanvaardbaar is.

Met deze argumentatie ging de raad in zijn vergadering van 21 mei 1981 akkoord. Het uiteindelijk resultaat is dat Pampus bij Muiden blijft.

Nadat het fort in gebruik was genomen, moesten er voorzieningen komen voor de verbinding tussen het eiland en de vaste wal. Er werden een botter en een stoomboot die de naam „Pampus” kreeg, in de vaart gebracht die deze verbinding moesten onderhouden.³

Op grond van de geldende plaatselijke belastingverordening moest aan de gemeente voor beide schepen vuur- en havengeld worden betaald voor iedere keer dat de haven van Muiden werd binnengevaren. Om van deze rompslomp af te komen vond er in 1894 een bespreking plaats tussen de kapitein, commandant van het detachement Pantserfort Artillerie te Muiden, en het college van burgemeester en wethouders van die gemeente. Overeengekomen werd voor beide schepen jaarlijks een bedrag vast te stellen en het betalen van het vuurgeld aan de pachter van het vuurbaken te doen vervangen door aan de gemeente jaarlijks een som ineens te betalen en wel voor de stoomboot Pampus f 75,- en voor de botter f 45,-.

In de raadsvergadering van 22 juni 1897 kwam in behandeling een verzoek van de luitenant-kolonel, eerstaanwezend ingenieur te Amsterdam – namens de Staat der Nederlanden, krachtens aanschrijving van de minister van Oorlog van 20 mei 1897, 1e afdeling no. 90 – tot het maken van een aanlegsteiger ten dienste van de Rijksvaartuigen te Muiden op het perceel kadastraal bekend gemeente Muiden, sectie D no. 429 (havens).

Bij de beraadslaging hierover overwoog de raad:

- a. *dat de gemeente eigenares blijft van de aanlegplaats, zijnde het gedeelte van den vasten wal waartegen en waarop den steiger zal worden gemaakt en*
- b. *dat de gemeente het medegebruik van den steiger blijft behouden.*

Na deze overwegingen nam de raad het navolgende:

Besluit

Het verzoek toe te staan, onder voorwaarde, dat de kosten op de te maken overeenkomst vallende ten bedrage van f 15,- door het Rijk zullen worden vergoed.

En zal dit besluit aan de goedkeuring van Gedeputeerde Staten dezer provincie worden onderworpen.

Aldus gedaan door den Raad der gemeente Muiden in zijn openbare vergadering van den 22 Juni 1897.

Voorzitter

Secretaris

In het jaar 1893 was het werk zover gevorderd dat de voor dat fort bestemde 4e compagnie kon worden opgericht. Deze compagnie zou op 1 mei te Muiden in garnizoen komen en behoorde tot het korps pantserfort-artillerie, dat per 1 april was geformeerd uit de 11e compagnie te Den Helder, de 12e compagnie te Haarlem en de 13e compagnie van het 4e regiment vestingartillerie. (Dagblad de Gooi, 8-3-1893, no. 14.)

Tot commandant over het fort Pampus werd benoemd de kapitein L.C. Dijkhoorn te Den Helder, die in juli 1897 naar Amsterdam werd overgeplaatst. Hij werd opgevolgd door kapitein A. van Dooninck. (Dagblad de Gooi, 25-3-1893, no. 10.)

De komst van de compagnie bracht voor de gemeente Muiden een vermeerde-

ring van het aantal inwoners met zich mede. Het Dagblad de Gooi van 27 januari 1894 berichtte dienaangaande dat het inwonertal in het jaar 1893 met 45 (32 mannen en 13 vrouwen) was gestegen tot 2165. Deze vermeerdering was hoofdzakelijk een gevolg van de vestiging van militairen in garnizoen. Deze vestiging had mede tot gevolg dat het rooms-katholieke kerkgebouw te klein was geworden om alle parochianen met inbegrip van de militairen een behoorlijke zitplaats te geven. Het gebouw werd onder architectuur van de heer Nelis te Haarlem met 15 meter verlengd. Op 11 februari 1894 werd de verbouwde en vergrote kerk in gebruik genomen waardoor dit ruimtetekort was opgelost. (Dagblad de Gooi, 17-3-1894, no. 11.)

Op grond van de aanschrijving van het departement van oorlog d.d. 20 augustus 1895, V afd. no. 81 werd de fortificatie aan de artillerie overgegeven zonder gerangschikt te zijn in een klasse, als bedoeld in de wet van 21 december 1853, stbl. 128.

Dit nu is voor ons niet gemakkelijk om de redenen na te gaan waarom het fort – dat toch deel uitmaakte van de kringstelling – *niet* ingedeeld was in het vak waarin het thuis hoorde. Dit fort sluit met Durgerdam en Diemerdam één acces af, namelijk de toegang vanuit de Zuiderzee tot Amsterdam en zou dus met beide genoemde werken onder één vakcommandant moeten staan.



Na het beëindigen van de Tweede Wereldoorlog was er van het fort-eiland niet veel meer over, waardoor het voor defensieve doeleinden onbruikbaar

was geworden. Besloten werd dan ook om Pampus als vestingwerk op te heffen, hetgeen bekrachtigd werd in het Koninklijk Besluit van 9 oktober 1952, no. 495.

Op Pampus is nooit één schot gelost in tijden van oorlog. Uit dat oogpunt is het nauwelijks van enig militair-historisch belang. Hoewel sterk verwaarloosd en ontdaan van onderdelen, is nog een aantal militair-technische kenmerken terug te vinden.

Het fort heeft wel geschiedenis nagelaten, als onderdeel van de Stelling van Amsterdam, die toentertijd het sterkste en grootste verdedigingswerk van Europa was en gevreesd werd door de vijand. Dit bleek toen Duitsland in 1914 een groot ontzag had voor het Nederlandse verdedigingsstelsel en dit een zwaarwegende reden was om Nederland niet in de oorlogssituatie te betrekken.

Na de opheffing als fortificatie rees de vraag, wat nu? Wie gaat dit eiland in de toekomst beheren; wie draait voor de kosten van de beveiliging van de scheepvaart op?

Aan het gehakketak kwam op 1 januari 1959 een eind toen het ministerie van Defensie het eiland overdroeg aan het ministerie van Financiën (afd. rentambten en pachtzaken, directie der domeinen). Na lang en intensief beraad besloot de minister Pampus voorlopig in domeinbeheer te houden, mede met het oog op de nieuwe inpolderingen van oostelijk en zuidelijk Flevoland.

Op 18 januari 1966 bepaalde de bewindsman dat de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (R.I.J.P.) het bijzonder domeinbeheer zou gaan voeren over het eiland Pampus. Wij hebben de vraag, waaruit dit bijzonder beheer dan wel bestaat, aan de R.I.J.P. gesteld die daarop als volgt reageerde: *Pampus zal worden ingepast in de recreatieve ontwikkeling rond de randmeren.*

In het Ontwerp „De Stelling van Amsterdam”, een provinciale beleidsvisie (bladzijde 54, punt 11) staat gesteld:

Door de ligging in het IJmeer zijn de mogelijkheden voor een toegespitst gebruik in de toekomst zeer beperkt. Wellicht kan Pampus een functie gaan vervullen ten behoeve van de grote watersport en wel als passanten- en/of vluchthaven.

Het vigerend bestemmingsplan van Muiden, vastgesteld bij raadsbesluit van 12 juni 1969, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noordholland bij hun besluit van 27 oktober 1970, geeft aan Pampus de bestemming: „recreatieve doeleinden.”

Ook Gedeputeerde Staten van Noordholland hebben als hun mening te kennen gegeven dat de Stelling van Amsterdam behouden moet blijven (de Noord Amsterdamer van 29-10-1986).

Dus ook het eiland Pampus, dat ecologisch gezien van geen bijzondere situatie is, maar de cultuurhistorische en landschappelijke betekenis daarentegen van belang worden geacht.

Dit college heeft zich met het ontwerp verenigd door aan het eiland een recreatieve bestemming te geven.

1. Dit ontwerp werd door Gedeputeerde Staten van Noordholland bij hun brief van 15 april 1891, no. 65 toegezonden aan het college van burgemeester en wethouders.
2. Op 26 februari 1899 zijn de navolgende te Muiden in garnizoen liggende militairen in de Hervormde Gemeente bevestigd:

Hendrik Schuurman	geboren 25- 9-1875
Isaac Dalmulder	geboren 22-12-1878
David Koole	geboren 17- 3-1876
Jan Nicolaas van Proosdij	geboren 10- 7-1878
Nicolaas Gerardus Slootweg	geboren 23- 3-1878
Jan Frederik Hillegers	geboren 7- 2-1878
Cornelis Antonie van Velden	geboren 19- 2-1876
Nicolaas Johannes Ran	geboren 17-12-1872
Matthijs Elsman	geboren 22- 9-1878
Gooitzen Dirkstra	geboren 17- 5-1874
Egbertus Dirk Achterberg	geboren 4-10-1878

3. Het Dagblad de Gooi meldt in zijn editie van 13 mei 1893, no. 19 dat voor rekening van het departement van oorlog een botter en een stoombootje worden gebouwd, die een geregelde dienst tussen Pampus en de vaste wal te Muiden gaan onderhouden. De botter wordt op de Muidense werf van T. Pauw gebouwd en de stoomboot door de fa. Huygens en Van Gelder te Amsterdam. Beide boten worden ongeveer half juni 1893 in de vaart gebracht. Dat betekent voor schipper P. de Vroedt het einde van zijn vaardienst naar Pampus met de boot „Zeeland”. Hij opent een sleepdienst van de thuishaven Muiden op Utrecht.

De toestand van het fort

„De huidige staat van het fort¹ is slecht. Het is moeilijk om aan land te komen. De stortsteenkade ligt iets onder water. Men kan alleen op het eiland landen als de wind gunstig is, zodat men door de opening van de stortsteenkade kan varen om dan bij de restanten van de oude steiger aan land te komen. Of men moet met een kleine roeiboot over de lage delen van de genoemde kade varen en zo aan land gaan.

Het eerst opmerkelijke als men het eiland opgaat, is de nog in redelijk goede staat verkerende bazaltsteenglooiing. Hier en daar mist een steen, maar dit is op eenvoudige wijze te herstellen. Als men deze glooiing heeft gehad, komt men op het vroegere glacis, dat nog in een goede staat verkeert en met gras is begroeid. Hierin komen diepe putten voor, onder andere daar waar toentertijd regenbakken stonden. Deze diepten leveren gevaar op voor de bezoeker. Deze situatie zet zich overigens op het hele fort voort. Overal zijn putten, die vroeger afgesloten waren met metalen kappen. Deze zijn in de Tweede Wereldoorlog weggehaald. Na het glacis komt men bij de droge gracht. Zonder enige leuning gaat deze vijf meter loodrecht naar omlaag, hetgeen een gevaarlijke situatie kan opleveren.

Achter deze gracht ligt het eigenlijke fort. Het hoofdgebouw is doorkruist met allerlei gangen en kamers.

Alles wat bruikbaar was van hout of metaal is deels in de Tweede Wereldoorlog weggesloopt, waaraan een deel van de Muider bevolking heeft deelgenomen, deels door souvenirjagers.

De geschutkoepels zijn eveneens verdwenen. Er zijn twee grote ronde kraters achtergebleven, die vol met puin liggen, evenals de omringende gangen en kamers, waarvan de plafonds wit zijn uitgeslagen door vocht. De algehele toestand is zo slecht geworden dat men er nauwelijks meer aan kan denken om het fort op te knappen. Op het dak ligt veel puin in de vorm van grote zware blokken beton, die bij de vernielingen door de Duitsers zijn losgeraakt. De restanten van de wachterswoning staan op het glacis nog overeind. De muren van het fort zijn hier en daar gescheurd door de ontploffingen die daar hebben plaatsgevonden. De huidige situatie laat het niet toe dat het eiland voor het publiek wordt opgesteld.”

Dit zijn kraters door het springen van explosieven

Men mocht in de oorlog echt niet op Pampus komen

Dat zijn de resten van een Duitse bunker

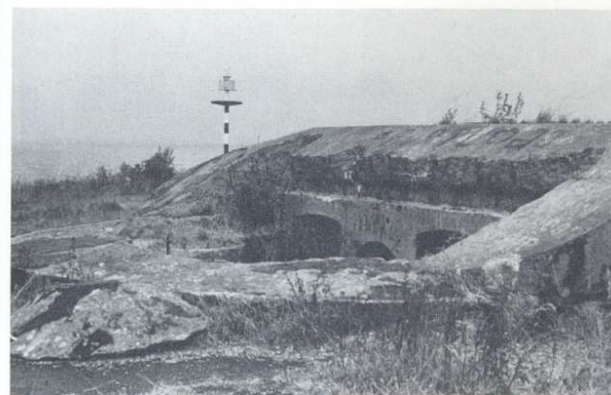
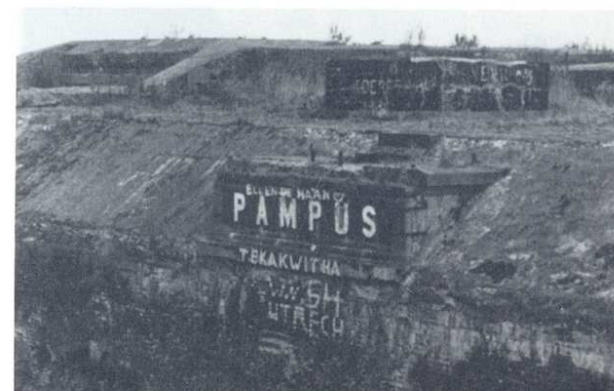
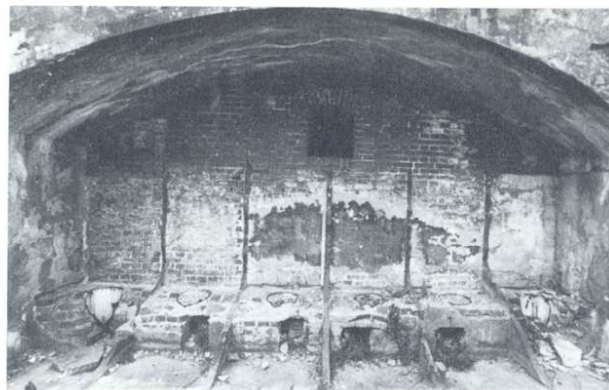
De toestand van heden

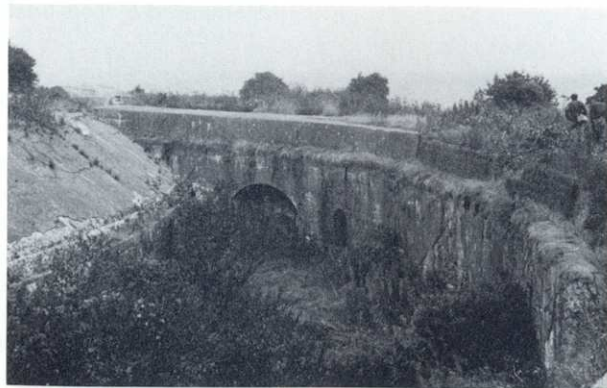
Hierover kan onze berichtgeving kort zijn, daar er in de afgelopen tien jaren noch aan herstelwerkzaamheden, noch aan onderhoud iets is gedaan. De situatie is zo verslechterd, dat de technische commissie van de Stichting Menno van Coehoorn in haar in 1986 samengesteld rapport een aantal maatregelen voor het tegengaan van verval heeft gepubliceerd waaraan we het navolgende ontlenen:

1. het verwijderen van al het puin en begroeiing in de koepelschachten en overige ruimten;
2. het overdekken van de koepelschachten tegen regeninslag door middel van een plat dak of een bekapping;
3. de betonnen bovenvlakken van het hoofdgebouw, contrescarpgebouw en van de contrescarpmuur met een waterkerende en erosiebestendige laag afdekken en afdichting van de oorspronkelijke stortnaden (dilatatievoegen) van het beton en van de hierin aanwezige scheuren, ontstaan door explosies;
4. de verticale gevelvlakken van het hoofdgebouw, contrescarpgebouw en van de contrescarpmuur impregneren met een waterafstotende vloeistof;
5. het herstellen en doen functioneren van de waterafvoeren, het rioeringsstelsel van de privaten en urinoirs, ventilatiekokers, schoorstenen, etc.;
6. het tegengaan van het vandalisme door de toegang tot het eiland voor onbevoegden strikt te verbieden, door het uitoefenen van een regelmatig toezicht en door de vrij gemakkelijke toegankelijkheid van het eiland meer te belemmeren.

In punt d 7 draagt de commissie een aantal maatregelen aan, die dit vandalisme tot een minimum moet terugdringen. We vermelden:

- a. een toegangsverbod – voor zover niet reeds in een verordening vastgelegd – dient ten spoedigste te worden geregeld²;
- b. het plaatsen van duidelijk leesbare borden waaruit een verbod tot landen en betreden van het eiland moet blijken. Deze verbodsborden te plaatsen aan de teen van het glacis;
- c. een verhoging van de wal op zo'n 15 meter afstand rondom het eiland tot boven gemiddeld waterniveau waardoor het landen bemoeilijkt wordt;





- d. de haveningang aan de zuidzijde dient te worden afgesloten met een drijvende en wegneembare boom, die aan beide einden met kettingen en sloten aan de koppen van de verhoogde wal is verankerd.

-
1. Overgenomen uit het in de bibliografie vermelde werkdocument van de R.I.J.P.
 2. Het dagblad Het Parool van 27 augustus 1986 vermeldt in het artikel Fort Pampus, een geheimzinnige bouwval, geschreven door Eric Leijenaar, dat het betreden van het eiland Pampus verboden is krachtens het decreet 17869-52-D, uitgevaardigd in het jaar 1951. Maar geen mens neemt dat betredingsverbod meer voor serieus. Wie zou trouwens op de naleving van het voorschrift moeten letten?

De Stichting Pampus

Een aantal geïnteresseerden in het in een desolate staat verkerend voormalige forteiland Pampus kwam bijeen om te beraadslagen over de toekomst van dit eiland, hetgeen resulteerde in de oprichting van een stichting.

Op 15 september 1986 werd door de Weesper notaris A.J.M. Luijkx de akte verleden. Een negental bestuursleden, merendeels uit Muiden, vormde het stichtingsbestuur, wiens intentie het is te komen tot de restauratie van Pampus en het een zinvolle bestemming te geven.

In de statuten (artikel 2) staat het doel als volgt omschreven:

1. de stichting heeft ten doel: het behouden van en het zorgen voor het eiland „Pampus” en de zich daarop bevindende vestingwerken;
2. de stichting tracht dit doel te bereiken door:
 - a. het op een historisch verantwoorde wijze restaureren van de vestingwerken en het bereikbaar maken van het eiland;
 - b. het verzamelen van historische gegevens over het eiland, zonder daarmee het militair verleden te willen benadrukken;
 - c. het bevorderen van een adequaat beheer overeenkomstig de doelstelling van de stichting;
 - d. het verkrijgen van de „Monumentenstatus” en
 - e. het verkrijgen en creëren van fondsen die restauratie en beheer mogelijk moeten maken op basis van een sluitende exploitatie.

Als uiteindelijk doel ziet de stichting een tweeledige bestemming van het eiland: sociaal en cultureel. Concreet gezegd: Pampus leent zich binnen de optiek van de stichting uitstekend als museumcomplex en conferentieoord en wel in multifunctionele zin. Er is immers ruimte genoeg voor handen.

Als *museumcomplex* dient het eiland toegankelijk te zijn voor een zo groot en breed mogelijk publiek. Gedacht wordt onder meer aan een vaste tentoonstelling met als onderwerp de geschiedenis van Pampus met al zijn facetten en een expositiedependance van het scheepvaartmuseum Amsterdam (oude scheepsmodellen). Naast permanente exposities zijn er ook gelegenheden- en wisseltentoonstellingen denkbaar.

Ten aanzien van de *conferentiefunctie* gaan de gedachten uit naar bijeenkom-

sten van uiteenlopende aard, met desgewenst grote aantallen deelnemers. Gezien de geïsoleerde en tevens overzichtelijke situering, verwacht de stichting grote belangstelling van het bedrijfsleven en de overheid. Secundaire voorzieningen (restaurant en hotel) zijn mogelijk, maar de stichting richt zich zeker niet op een horecabestemming. Fort Pampus, in gerestaureerde staat, zal zeker ook aantrekkelijk zijn als lokatie voor bijvoorbeeld periodieke televisieuitzendingen, modeshows, filmpremières enzovoort.

De uitvoering van al deze plannen vergt uiteraard een doordachte organisatie, een zakelijke aanpak en... veel geld.

Moge het stichtingsbestuur erin slagen de diverse overheidsinstanties, het bedrijfsleven en vele sponsors te bewegen hen voor zijn doelstelling te interesseren, opdat aan Pampus een zinvolle bestemming kan worden gegeven.

Adversaria

Studieplannen voor een Stad op Pampus.

De Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening die in september 1966 aan de Staten-Generaal was aangeboden gaat uit van een bevolkingsaanwas tot 20 miljoen in het jaar 2000. Dit impliceert dat de bevolkingsdichtheid per vierkante kilometer toeneemt. Wil men toch een redelijke vrijheid van wonen, werken en recreatie binnen onze niet te verleggen landsgrenzen, dan dient naar aanvaardbare en te realiseren mogelijkheden te worden gezocht.

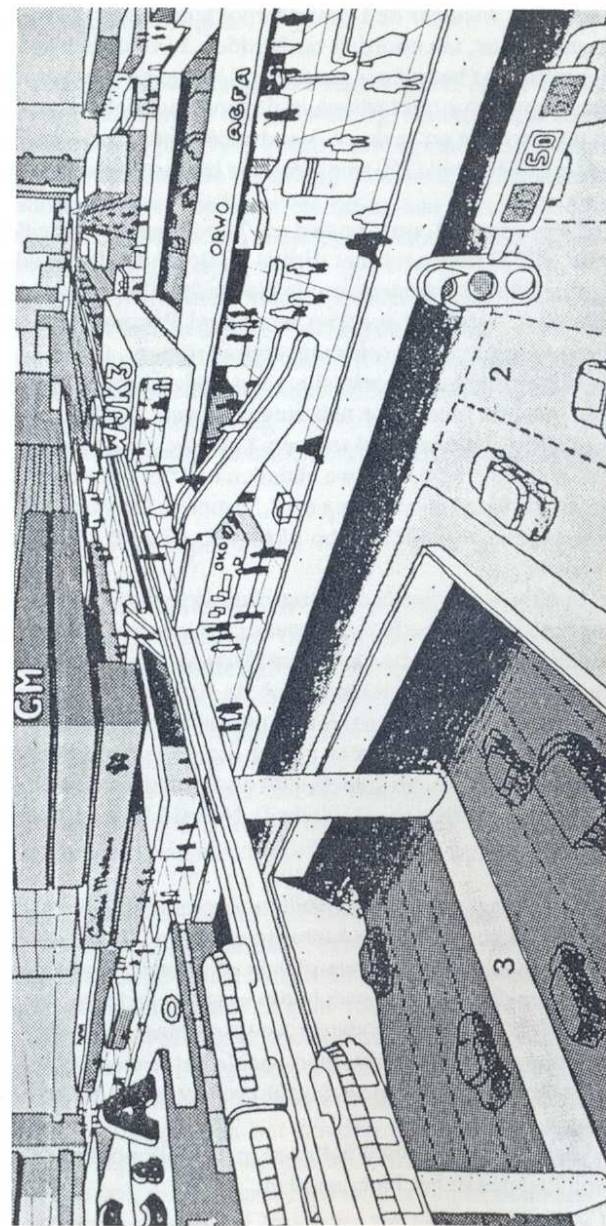
De stedenbouwkundigen die zich toentertijd met dit vraagstuk bezighielden gingen uit van een aantal stedelijke zones, waartussen zogenaamde centrale ruimten, waarbij de randstad Holland in twee zones werd gesplitst. De noordelijke daarvan, die Amsterdam tot centrum heeft, strekt zich uit van Alkmaar tot voorbij Arnhem. De bevolkingsdichtheid wordt geschat op 1000 à 2000 mensen per ha. Hiervan krijgt Amsterdam een groot deel toegedacht, hetgeen vele en de meest ingewikkelde problemen oplevert om de bevolking een leefbaar klimaat te garanderen.

Deskundigen zijn tot de conclusie gekomen dat de concentrische groei binnen de gemeentegrenzen aan een beperking is gebonden. Met name Amsterdam is toe aan nog meer expansie, die als algemeen bekend mag worden verondersteld.

In de voortgaande ontwikkeling ligt ten oosten van de stad het 5500 ha. grote IJmeer dat een blokkering van het stedelijk groeiproces betekent en derhalve het stadsbestuur voor aanzienlijke problemen stelt. De gemeentelijke diensten hebben bij het maken van plannen gedacht: a. als een onderbreking van het stedelijk gebied bij Pampus een open strook groen te creëren waarin het IJmeer wordt opgenomen; en b. een aantal eilandjes in dit meer op te nemen en het geheel te bestemmen voor massarecreatie op en om het water.

Eind mei 1965 lanceerde de Rotterdamse hoogleraar professor mr. P. Sanders een plan voor een lineaire stad op Pampus. Het waren de architecten Van den Broek en Bakema die dit plan nader hadden uitgewerkt en in een symposium van deskundigen ter discussie stelden, waaraan we het navolgende – verkort weergegeven – hebben ontleend.

De Stad op Pampus strekt zich uit in het toekomstige IJmeer, de grote water-



Centrale ader: 1. Voetgangersniveau op 4,50 m; 2. Buurtverkeer geleid door stoplichten; 3. Snelweg met viaducten.

vlakke die er over blijft wanneer de IJsselmeerpolders gereed zullen zijn. Enkele kilometers uit de kust, ten noorden van Muiden, bevindt zich het voormalige fort Pampus waarnaar het plan is genoemd. Uitgegaan werd van het principe dat het zwaartepunt voor het wonen in de randstad Holland steeds meer komt te liggen op recreatie en verkeer. Vandaar een stad die – ondanks een zeer hoge bevolkingsdichtheid (150 woningen per hectare) – daartoe de mogelijkheid moet bieden.

Uitgegaan werd van een stad, opgebouwd uit 25 eenheden, verdeeld in vier wijken: de eerste 55.000 inwoners (het dichtst bij de stad); de tweede 65.000 inwoners; de derde 30.000 inwoners; en de vierde 200.000 inwoners (de city van de stad Pampus), gebouwd rondom het eiland Pampus, waar winkel-, zaak-, culturele en internationale centra moeten verrijzen.

Om dit plan te verwezenlijken diende allereerst onderzocht te worden of de grond ter plaatse geschikt is om er op te kunnen bouwen. Ter hoogte van Muiden zijn zandzuigputten, waaruit 60 miljoen kubieke meter zand is weggehaald. Voor het ophogen van de nieuwe eilanden is 40 miljoen kubieke meter zand nodig, uitgaande van een ophoging tot 3.50 meter. De vaste laag voor de paalfundering bevindt zich gemiddeld op 11 meter –N.A.P. Op Pampus zelf is die diepte 17 meter.

Tegen dit plan bestaan economische en stedenbouwkundige bezwaren, onder andere door het maken van kostbare oevervoorzieningen en het bouwen van een rioolwaterzuiveringsinstallatie van 100 miljoen gulden.

Tegen het plan Stad op Pampus verzette zich de stedenbouwkundige Wm.C. Zon. Deze verwerpt het plan: a. als zijnde uitbreiding van Amsterdam ter wille van die stad zelf als cultuurgoed en als cultureel en maatschappelijk centrum van het gehele land; en b. als stedenbouwkundig plan op zichzelf (op technische en planologische criteria). (Tijdschrift Noord-Holland 12e jaargang 1967, blz. 57 t/m 61.)

Ook de financiële kant gaf een somber beeld te zien in verband met de kosten van ophoging (men kwam uit op een kostenraming van 900 miljoen gulden). Mede om die redenen werd het Pampus-plan in de ijskast opgeborgen.

In het jaar 1971 kwam dit plan wederom in een raadsvergadering van Amsterdam aan de orde bij de behandeling van de Amsterdamse huisvesting. Ook uit een oogpunt van planologie en werktempo voelde het gemeentebestuur niets voor de bouw van deze lineaire stad en de stukken werden in het archief opgeborgen.

Amsterdam wachtte liever de ontwikkelingen in de Flevopolder af, waarin ze meer vertrouwen had dan in het Pampus-plan.

Kunstenaars bezetten Pampus

Nadat de plannen van de landelijke regering om op de Beeldende Kunstenaarsregeling te bezuinigen bekend waren gemaakt, kwam een aantal kunstenaars in actie. Op 21 juni 1983 bezette een tiental kunstenaars het eiland en sloeg hun tenten op met de bedoeling daar voor onbepaalde tijd te blijven. Met spandoeken gaven de bezetters uiting aan hun onvrede. Pampus – zo meenden zij – is een autonoom eiland, net als Rottum dat eertijds door hen tot een republiek was uitgeroepen.

De bezetting was symbolisch bedoeld, omdat de kunstenaars het gevoel hadden er niet bij te horen in deze tijd van bezuinigingen.

De oorspronkelijke opzet om het eiland voor onbepaalde tijd te bezetten, was al spoedig over, daar reeds twee dagen later de bezetting werd opgeheven wegens een muggen- en rattenplaag.

Waar toch een onbewoond en onbewaakt eiland toe kan dienen!

Pampus lustoord voor popconcerten

Stichting Cultureel Centrum Art Gallery Pampus te Amsterdam is een hoofdstedelijk jongeren centrum dat met het voormalig forteiland een speciale band heeft. Het stichtingsbestuur speelde in het jaar 1983 met de gedachte op Pampus popconcerten te organiseren. Als plan gold een drijvend podium voor de kust te leggen, terwijl het publiek op het eiland staat of zit. Doordat het eiland omhoog loopt kunnen de bezoekers het optreden zien. Alleen het probleem van het vervoer naar en van het eiland was nog de „bottle-neck”, ofschoon het bestuur daar toch wel een oplossing voor had gevonden door botenbezitters te bewegen hun medewerking te verlenen.

Op het moment dat het dagblad „De Gooi en Eemlander” in zijn editie van 22 april 1983 aan dit centrum aandacht besteedde, had het stichtingsbestuur de mogelijkheid zo'n 1000 mensen naar het eiland te vervoeren. De vraag of dit vervoersaanbod eenmalig was of gold voor de gedachte optredens van een, hooguit twee keer per maand is nooit definitief beantwoord.

Wel reageerde de R.I.J.P. op deze plannen in negatieve zin. Volgens deze dienst zouden er problemen kunnen ontstaan bij het vaststellen van bestemmingsplannen, wanneer men het houden van popconcerten zou toestaan. Welke problemen dat zouden kunnen zijn, daarover geen woord.

Wij denken dan ook dat het gemeentebestuur van Muiden niet stond te trapelen om op Pampus frequente concerten toe te laten. Immers, het eiland be-

hoort tot het grondgebied van Muiden en dus heeft het gemeentebestuur de taak de openbare orde ook daar te handhaven.

Bloemlezing uit „De Spiering”

In „De Spiering”¹ staat een aantal artikelen afgedrukt, waaraan we het navolgende ontleen. Als eerste laten we aan het woord de oudste dochter van Jan van Capelle, destijds „fortwachter” op Pampus (blad, 1e jaargang no. 5, september 1980). Zij – mevrouw A. Kolksteeg-van Capelle te Oss – schrijft dat op het eiland twee families woonden, haar ouders en de familie Linders, later de familie Van de Wacht.

Dagelijks bracht de boot, de Pampusboot, haar naar de school te Muiden. Zo’n boottocht was niet altijd even plezierig, vooral als de boot vast zat voor de haven van Muiden wegens de lage waterstand. Dan lag de boot te stampen en werd zij zeeziek.

Verwachte schipper Kees Wormhout een laag tij of was er een zware storm op komst, dan werd zij eerder van school gehaald. In de strenge winter 1928-1929 is zij bijna drie maanden niet naar school geweest, in verband met de enorme ijsgang, waardoor de boot òf niet kon varen òf omdat het te gevaarlijk was om over het ijs naar de wal te gaan.

Door het langdurig geïsoleerd wonen op het eiland werden zij en haar broertje „mensenschuw”. Toen haar vader dat merkte vroeg hij bij Defensie overplaatsing naar Utrecht aan. Op Pasen 1929 vertrok het gezin daarheen.

Als aanvulling op het bovenstaande nog het volgende. Op 23 mei 1987 zette zij na 58 jaren weer voet aan wal op Pampus en dat was voor haar een emotioneel gebeuren, zo schrijft zij in haar brief van juli 1987 aan de Stichting Pampus te Muiden.

Toen het gezin Van Capelle het eiland verliet, stonden er twee huizen, een bergloods waarin de rijksvlet lag opgeborgen en het mistklokhuisje. In het houten huis woonde de familie Linders, later de familie Van de Wacht. Haar ouders woonden in het stenen huis. Het werkvertrek van haar vader lag aan het eind van een lange, smalle en donkere gang.

Voorts vertelt zij, dat, als je uit het fort kwam, je de „droge” gracht moest oversteken. In die gracht, zijdelings van de inpandige houten trap, stond een slijpsteen.

Over de militaire oefeningen die zo af en toe op het fort werden gehouden weet zij zich nog goed te herinneren dat de bewoners aan de wal de ramen en deuren van hun woning openzetten. Haar moeder trof bij thuiskomst na de oefeningen

de woning in wanorde aan, daar de militairen het huis als bivak hadden gebruikt.

Tijdens haar rondwandeling over het eiland wees zij de plaatsen aan waar zij in haar jeugd de bloemen plukte: kervel, zuring, distel, klis, witte en paarse dovenetel, wilde peen, perzikkruid, smeerwortel en vele andere, evenals verscheidene grassoorten. Zij stond even stil op de plaats waar toentertijd twee bomen stonden vlak bij het houten huis van de burens. Zij eindigt haar brief:

Toen ik tijdens de excursie op die mooie Zaterdag op de overblijfselen van een geschutskoepel stond en over het glinsterende water keek met z’n ontelbare zeil- en motorjachten dacht ik: Onder de bezoekers hier zijn vast wel mensen die bij het aanschouwen van dit mooie panorama denken dat het destijds een voorrecht moet zijn geweest om hier dagelijks te mogen vertoeven. Dat het leven en wonen op Pampus ook minder plezierige kanten had, heb ik echter aan den lijve ondervonden, maar de liefde voor de natuur heb ik er waarschijnlijk wel aan overgehouden en daar ben ik nog steeds dankbaar voor!

Informeert men bij de autochtonen van Muiden over het fort Pampus dan krijgt men allerlei verhalen te horen. We denken dan maar aan het gezegde: Waar de bewijzen ontbreken, neemt de fantasie het woord, dus...

Een van de verhalen die in de „Spiering”² staan afgedrukt onder „Schiotoefeningen: Ramen open” handelt over de tijd dat Muiden meeleeft met het wel en wee van het eiland. Dat kwam omdat uit de haven van Muiden regelmatig een boot naar het eiland vertrok om soldaten te brengen en te halen en de twee gezinnen die daar woonden van levensmiddelen te voorzien.³

Tijdens de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) was er op het eiland een „regiment” soldaten gelegerd. Een feest voor de Muider kinderen, die aan de Beer stonden te wachten en probeerden met de Pampusboot van kapitein Schraal mee te gaan naar het eiland. Een leuk tochtje, maar dat niet alleen. Op het eiland was veel te beleven. Neem alleen al de kazernekeuken. Daar waren alle attributen van koper, om het roesten door het toen nog zoute water van de Zuiderzee tegen te gaan. Ook schijnen de slaapvertrekken in het fort uiterst boeiend te zijn geweest. De horeca in Muiden pikte ook een graantje mee van onze landverdedigers. Eens per week kwamen de „Pampusjongens”, de zogenoemde soldaten, naar Muiden om een borreltje te drinken. Pampus verschaft na het vertrek van de gezinnen toch nog werk in Muiden. Het eiland diende – en doet dat nog steeds – als een bakken in zee. Twee keer per week roeide de Muier Klaas Pouw, in die tijd sluiswachter, naar Pampus om de lichten van olie te voorzien.

De laatste turfschipper van het Gooi, Jan van de Beld, vertelde ons dat bij mistig weer de Pampusklok luidde, zodat hij dan wist waar hij voer. Om de haven van Muiden binnen te varen moest dan vanwege de ondiepte worden gepeild.

Een ander zeer belangrijk historisch verhaal over de fortificatie Pampus komt van de ex-adjudant-onderofficier Harm Alberts die aan een verslaggever van de Volkskrant zijn herinneringen aan het eiland vertelde. Aan het gepubliceerde artikel ontlenden we het navolgende. Het was op 21 november 1958 dat deze met vrouw en zoon voor de laatste maal op de Pampusboot stapte. Schipper Wormhout bracht het gezin naar de vaste wal. Voor Alberts waren zijn wonen en werken op Pampus de zeven mooiste jaren van zijn leven.

Toen de boot aan het gammelè steigertje op Pampus afmeerde, liep Alberts haastig naar de plek waar eens zijn huis had gestaan. Daar scharrelde hij tussen het droge riet en het kaasjeskruid op zoek naar de waterput, die hij bemest en afgebromd aantrof. Dat was nog het enige dat overgebleven was, geen steen, geen spaander hout van zijn huis was nog te vinden.

Enigszins teleurgesteld over het feit dat het fort in een puinhoop was veranderd door kilo's Duits dynamiet en trotyl, ging hij door de escarp- en contrescarpgangen langs mitrailleurposten, zoeklichttoren, soldatenverblijven en de kamers van de sergeant-majors.

Waar eens twee grote geschutkoepels en de zware negen meter lange 24 centimeterkanonnen hadden gestaan, was nu een lege plaats. Koepels en kanonnen waren de weg gegaan vanwaar ze gekomen waren, de smeltovens van Krupp in Duitsland.

Waar hij ook keek, alles was onder mos en manshoog onkruid bedekt, terwijl de metersdikke betonnen muren scheuren vertoonden. Dat allemaal frustreerde Alberts, te meer daar hij de historie van dit fort zo goed kende. Over deze geschiedenis vertelde hij dat zijn vader als sergeant op het eiland heeft gewerkt en van hem heeft hij veel over de eerste jaren van Pampus gehoord: Pampus, jarenlang een verboden gebied met een straal van 300 meter, die zijn militaire geheimen nog nooit heeft prijsgegeven; Pampus met een fortwacht van 250 man met een kapitein aan het hoofd. Deze wacht was in vieren gesplitst, „de eerste wacht” zat op post en „de eerste rust” kwam er net vandaan, „de reserve” werd in reserve gehouden en „de tweede rust” zou na de eerste wacht weer op wacht moeten. Acht uren duurde zo'n wacht. Vijfendertig man sterk was de bewaking op Pampus die over de veiligheid van Amsterdam waakte, samen met 35 maal 35 man in andere bolwerken rond deze stad gelegen.

De uitkijkpost was vlak boven de steen met de uitgehouwen letters Pampus. Onder deze bewakingssterkte waren de stokers niet inbegrepen. Deze hadden tot taak stoom te maken voor de mechanisch bewogen geschutkoepels

en om de loodzware kanonnen aan de juiste elevatie te helpen.

De meeste soldaten kwamen uit de Waterlandse dorpen Schellingwoude, Edam en Volendam, maar ook uit Muiden en naaste omgeving.

In zijn verhaal over de soldaten komt hij op „het jenevervat”-schandaal. Op het fort stond een groot vat met jenever dat in reserve werd gehouden en waar volgens de instructie van de legerleiding niet uit getapt mocht worden. Drank was een verboden artikel op Pampus. Tijdens een controle op de voorraden die daar lagen opgeslagen, ontdekte de sergeant-majoor allerlei kleine spijkergaatjes in het deksel en de wand van het vat. Bij het openmaken van het vat zag de controleur dat het half leeg was. Een onderzoek wees het navolgende uit. De soldaten, die de sterke drank niet schuwden, plukten een strootje uit hun matras, staken met een spijker een gaatje in het vat en slurpten door het strootje de jenever op. Kwam er geen drank meer uit, dan maakte men een nieuw gaatje en zo ging dat door. Onnodig u te vertellen hoe de kommandant reageerde bij het lezen van het rapport dat de sergeant-majoor van het klandestiene drankgebruik had opgemaakt.

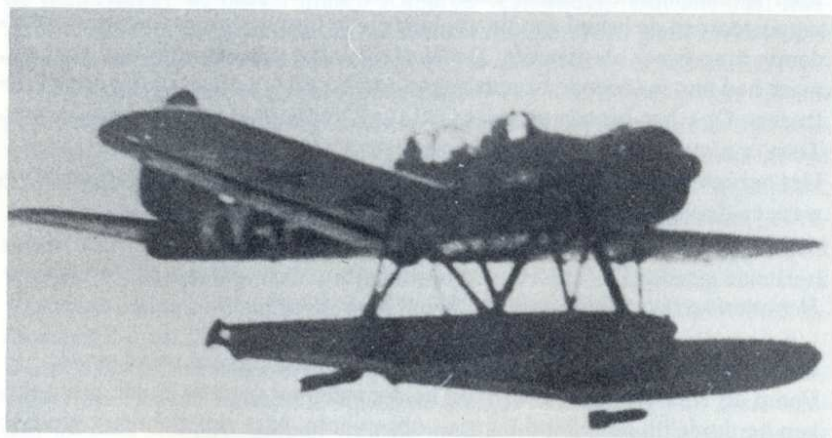
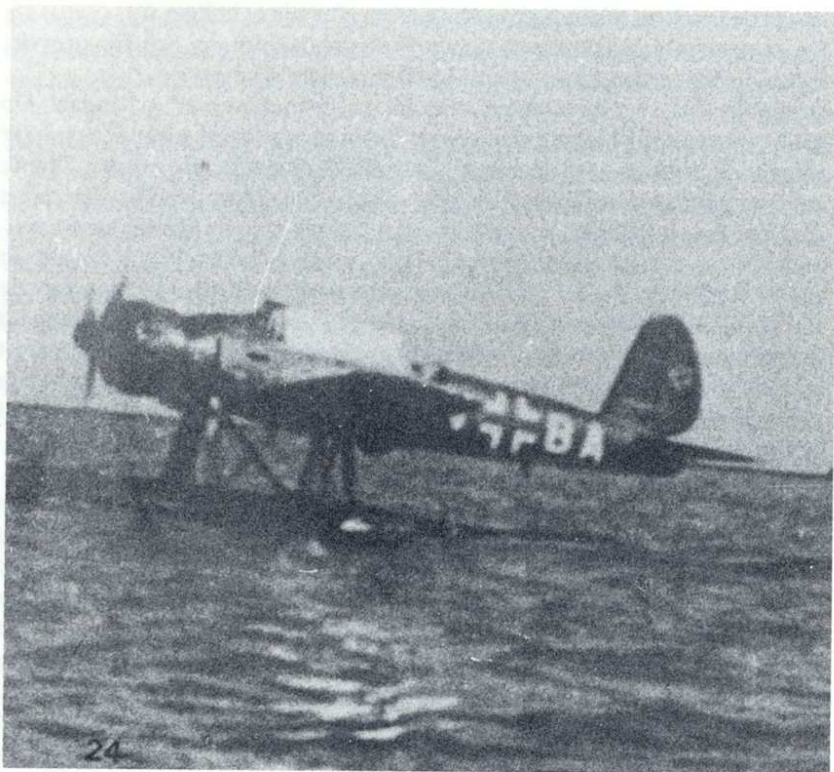
Een ander voorval dat hij zich spontaan herinnerde was het vreemde spel dat wind en water met Pampus speelden. Op een dag – aldus het verhaal – liep het gehele Buiten-IJ leeg. De zuidwestenwind blies het water weg, de Noordzee op. Het fort lag toen midden in een groot slikveld, waar talrijke vogels naar voedsel zochten. Tegen de avond ruimde de wind en het water kroop door de Waddeneilanden terug. In de verte kwam een muur van water van wel twee meter hoog aanrollen. Op die dag had hij een verval van vier meter gepeild.

Bij de plaats waar eens de loods had gestaan, bleef Alberts staan, zocht in zijn herinneringen en vertelde: op 13 januari 1932 brak er brand uit in de loods waar levensmiddelen, touw, kalk, olie en carbid opgeslagen lagen. Vissers rapporteerden de brand aan de wachter op de Oranjesluizen, die de Amsterdamse brandweer alarmeerde. De blusboot „Jan van der Heijden” voer uit, maar had niet voldoende brandslangen aan boord om effectief te kunnen optreden. Ook het brandweermaterieel op Pampus was lang niet voldoende. Toen er niets meer te branden viel, ging het vuur vanzelf uit.

Het bezoek van Alberts aan Pampus, de plek van zijn eens glorieus jaren, was een desillusie.

Herinneringen van de autochtone Muier T. de Jonge

Uit diens op papier gestelde herinneringen aan Pampus het navolgende. Vanaf de Westbatterij kon men bij helder weer ver over de Zuiderzee uitkijken en duidelijk het eiland Pampus observeren. Met zijn zichtbare geschut-



koepels zag alles er dreigend uit. Van een van zijn bezoeken aan Pampus weet De Jonge zich nog de lange en hoge aanlegsteiger te herinneren die leidde naar een soort dijk. Vandaar kwam men, via een ingebouwde trap, omlaag in een soort straat die rond het binnenfort liep. Aan weerszijden bevonden zich ramen en deuren van lokalen, die betegeld waren. Daarboven de imponerende koepels met de kanonslopen. Midden tussen de koepels een laag vuurtorentje. Van een misthoorn kan hij zich niets herinneren.

Wanneer de toren van Muiderberg en het witte dijkhuis, vanaf de boot gezien, onder één lijn lagen, dan was men halverwege Pampus en Muiden, aldus zijn verhaal van vóór de Tweede Wereldoorlog.

Gedurende de oorlog werd Pampus door de Duitsers gebruikt als oefenobject. Met latten en zeildoek kreeg het eiland het aanzicht van een slagschip en het diende als doel bij oefeningen van Duitse duikbommenwerpers van het type JU 88. Er zijn oefenbommen gevonden. Veel gebruik werd gemaakt van merkbommen, geperst papier met rookontwikkelaars of poeder.

Voorts vertelt De Jonge dat er enkele gevallen bekend zijn van het noodgedwongen moeten verblijven op Pampus. Hij noemt het in Muiden overbekende verhaal van de Amerikaanse vlieger alias Jan Smit, die daar na een noodlanding op het IJsselmeer overnachtte voordat hij per rubberboot de oversteek naar Muiden ondernam.⁴

Een ander verhaal is dat van een onderduiker die tijdens een donkere nacht aan boord van de schouw van Goof Westerveld bij een controle door de Duitsers besloot een veilig heenkomen te zoeken op Pampus. Hij sprong overboord en zwom daarheen. Bij toeval werd hij door de „pluut” van Jaap Teerhuis opgepikt.

Na de oorlog werd door de mijnopruimingsdienst de niet meer te demonteren munitie op Pampus vernietigd. Rond het middaguur werd de in een springkuil opgestapelde munitie met behulp van een tijdontsteking tot exploderen gebracht. Na de vuurflits, die duidelijk in Muiden te zien was, kon men tot twaalf tellen en dan hoorde men de klap. In die twaalf tellen ontwikkelde zich een paddestoelachtige rookkolom boven Pampus.

Tot zover de heer De Jonge.

Het fort had een bezetting van 200 man, die in de kazerne te Muiden was gelegerd. Ons onderzoek in de oude bevolkingsregisters van de gemeente Muiden naar de namen van de militairen die tot de compagnie behoorden, heeft het navolgende resultaat opgeleverd. We vermelden de namen in alfabetisch-lexicografische volgorde.

<i>Naam</i>	<i>Voornamen</i>	<i>Geboorteplaats</i>	<i>Geboortedatum</i>	<i>Rang</i>
Aalst, van	Cornelis Jan	Terneuzen	21-11-1901	korporaal
Alberts	Meint	Assen	12-04-1865	sergeant
Ameide, van	Johannes Pieter	Amersfoort	12-10-1843	opzichter
Asbeek, van	Frederik Willem A.	Noordwijk	04-08-1860	sergeant
Asman	Albertus	Amsterdam	30-12-1889	1e luitenant
Bels	Johan Leonard	Groningen	10-01-1868	2e luitenant
Bendt	Francois Albert J.L.	Amsterdam	09-06-1879	kapitein
Bent, van den	Johannes Martinus	's-Gravenhage	19-10-1872	luitenant
Bent, van den Berg	Jan Hendrik C.	Banjoe Biroe	06-06-1881	1e luitenant
Berendroth	Klaas Karel	Zutphen	27-04-1835	wachter
Berg, van den	Hendrik Gerardus	's-Gravenhage	13-08-1884	sergeant
Bergamin	Rudolph Johan	Groningen	10-10-1868	kapitein/magazijn- meester
Beijers	Johannes Bernardus	's-Gravenhage	10-07-1865	opzichter
Bischoff	Johan Frederik	Arnhem	28-06-1895	1e luitenant
Bloeme, de	Marius	Leerdam	04-09-1888	1e luitenant
Bontenbal	Jan	Zevenhuizen	22-11-1870	sergeant/vuurwerker
Bot	Anthonie Frederikus	Amersfoort	22-04-1843	fortopzichter
Bothof	Johan Willem F.	Amersfoort	11-07-1867	2e luitenant
Braakman	Hendrik Willem	Schellinkhout	31-08-1887	1e luitenant
Breel	Pieter	Yerseke	14-10-1892	sergeant
Brink	Theodorus	Schiedam	22-10-1878	hoofdwerktuigkundige
Buijs	Jan	Middelburg	29-12-1890	sergeant
Bijleveld	Jan Willem	Amsterdam	30-11-1885	officier van gezondheid
Dekker	Nicolaas Hendrikus	Den Helder	09-01-1901	sergeant
Dieleman	Pieter Adriaan	Hoek	19-06-1890	korporaal
Doorn, van	Alex Cornelis	Utrecht	07-01-1899	sergeant
Doorninck, van	Adam	Arnhem	27-11-1856	kapitein
Doppler	Nicolaas Maria H.	Maastricht	31-05-1863	luitenant

<i>Naam</i>	<i>Voornamen</i>	<i>Geboorteplaats</i>	<i>Geboortedatum</i>	<i>Rang</i>
Dijkstra	Gerrit	Barradeel	02-03-1875	sergeant/majoor
Dijxhoorn	Leendert Cornelis	Gouda	30-11-1849	kapitein
Esman	Simon Petrus	Vlissingen	13-03-1850	conducteur artillerie
Faber	Lijkele	St. Anna Parochie	03-03-1845	sergeant schipper
Flink	Jacobus	Vlissingen	29-09-1823	administrateur
Giessen	Pieter	Delft	06-04-1866	sergeant
Groenenwegen	Arie	Hazerswoude	30-08-1867	sergeant schipper
Grootes	Jan	Akersloot	29-09-1888	sergeant-fourier
Hackstroh	Henri Caspar Ch.	Hellevoetsluis	22-11-1865	1e luitenant
Hardebol	Jacobus	Utrecht	08-02-1867	machinist
Herman	Michiel	Zaandam	27-02-1868	machinist
Hoffman	Stephanus Hendrik F.	Breda	19-07-1874	2e luitenant
Hulst, van	Hendrik Roelof A.	Amsterdam	16-07-1897	sergeant
Karel	Hendrik Jurrian	Den Helder	13-12-1883	1e luitenant
Keizer	Reinder Lodewijk	Rheden	02-11-1875	sergeant vuurwerker
Klaassen	Cornelis	Den Helder	28-09-1882	sergeant
Klinkspoor	Barend Albertus	Arnhem	11-07-1876	sergeant
Kloosterhuis	Jan	Den Helder	10-08-1874	1e luitenant
Knaap	Jacob Johannes	Zierikzee	16-07-1862	machinist 1e klasse
Kok	Jan	Den Helder	18-07-1896	sergeant
Kools	Cornelis Johannes A.	Bergen op Zoom	25-10-1871	sergeant
Kouw	Casper Marinus L.	Nieuwer Amstel	30-03-1894	onderofficier
Maanen, van	Willem	Moordrecht	11-01-1877	kapitein
Manie	Nicolaas	Den Helder	28-05-1863	stoker
Michielsse	Adriaan	Gorinchem	16-02-1896	sergeant

<i>Naam</i>	<i>Voornamen</i>	<i>Geboorteplaats</i>	<i>Geboortedatum</i>	<i>Rang</i>
Munck Muts	Jacob Nicolaas	Heemstede Purmerend	19-07-1881 27-07-1865	sergeant sergeant
Nebens Sterling Nonneckens Nuijl, te	Jan Antonie Adrianus Theodorus Willem	Dordrecht Amsterdam Amsterdam	07-08-1857 01-11-1899 27-12-1874	1e luitenant sergeant luitenant
Opdam	Adrianus	Zegwaart	15-07-1890	stoker
Plancken Popma Poppenk Porthoine	Desiré August M. G. Nicolaas Gerrit Willem Barend	Oisterwijk Leeuwarden Oosterbeek Deventer	30-05-1862 25-10-1875 11-01-1887 23-02-1880	1e luitenant sergeant opzichter 2e luitenant
Reenen, van Reijmers Romijn Rijsbergen, van	Jacob Hendrikus Theodorus Cornelis Matthieu Hubert	Utrecht Utrecht Kuilenburg Leiden	28-06-1896 22-02-1896 28-10-1850 30-04-1865	sergeant sergeant opzichter 2e luitenant
Schouten Schuurman Schraal Sjouken Smit Stoop Stuten	Gerhardus Hozeas Louis Gerard Arend Maarten Johannes Dingeman Jacob Zacharias	Djokjakarta Utrecht Urk Brielle Den Helder Zevenbergen Doesburg	26-07-1883 16-09-1864 17-09-1876 20-05-1858 29-06-1870 03-10-1863 29-07-1857	1e luitenant kapitein sergeant schipper korporaal smid/bankwerker sergeant 1e luitenant
Timmerman Toornenburgh, van Vaal	Marten Adrianus Gerardus Hermanus J.	Muiden Voorburg Zaltbommel	15-05-1902 04-06-1861 29-07-1868	sergeant 1e luitenant luitenant

Ven, van der	Ferdinand Lodewijk N.	Brielle	05-04-1879	sergeant
Walboom Welij, van Wellmans Wepster Werf, van der Wetering, van de Wilbers Wit, de Wolterink Wijnperse, van de Zelm, van	Hermanus Leo Henri Petrus Theodorus Johannes Christiaan Bartholomeus Johannes Willem Fredenik Johannes Fredericus H. Jacobus Hendrik Jan M. Willem Johan M. Huibrecht	Den Helder Amsterdam Nijmegen Vlissingen Amsterdam Arnhem Amsterdam Bergen op Zoom Oosterland Bergen op Zoom Rotterdam	22-03-1891 29-07-1873 28-01-1885 21-09-1858 21-02-1848 23-11-1846 17-11-1891 29-04-1864 16-02-1866 15-07-1869 22-03-1884	opzichter 1e luitenant kok op Pampus majoor conducteur opzichter sergeant conducteur officier van gezondheid 1e luitenant sergeant-majoor

1. „De Spiering” was een mededelingenblad voor Muiden, dat per kwartaal verscheen.
2. 1e jaargang no. 4 juni 1980.
3. Blijkens brief van de kapitein-commandant van de 4e compagnie, pantserfortartillerie van 27 augustus 1895, no. 277P aan de burgemeester van Muiden werd er tijdens schiet oefeningen op het fort Pampus, ter waarschuwing aan de scheepvaart, een grote rode vuur vlag op de toren te Muiderberg gehesen gedurende de dagen dat er geschoten werd.
4. In het maandblad *Spiegel der Zeilvaart* schreef Frank Roos over deze Amerikaan: „In het najaar van 1944 verliet de Amerikaanse oorlogsfotograaf Murray met parachute juist op tijd zijn Lockheed P-38 die door de Duitsers beschoten werd. Murray kwam in het IJsselmeer terecht en wist zich met een rubberbootje naar Pampus te begeven. Daar bracht hij de nacht door en ondernam de volgende dag de riskante tocht naar Muiden, waar hij lange tijd een goed onderduikersadres had.”

Verklarende woordenlijst*

Batterij, aardwerk, gedeelte van een wal en dergelijke waarop stukken geschut zijn opgesteld, bijvoorbeeld batterijen in stellingen, kustbatterijen en dergelijke. Ook wel: geschutheuvel. Ook: een aantal stukken geschut van hetzelfde kaliber, in organiek verband. Vroeger werd ook wel het woord beukerij gebruikt.

Contrescarp, het al of niet met een muur beklede talud aan de veldzijde van de hoofdgracht; ook wel buitengrachtboord. Bij droge grachten in hoog terrein was de bekledingsmuur dikwijls voorzien van een galerij met schietgaten. De naam wordt ook wel gebezigd voor de aan de buitenkant van een vestinggracht gelegen oever met eventueel daarbij de bedekte weg en het glacis.

Escarp, het al dan niet met een muur beklede talud aan de vestingzijde van de hoofdgracht; ook wel binnengrachtboord.

Fort, naar alle zijden verdedigbaar, gesloten vestingwerk, waarvan de verdediging zelfstandig kan worden gevoerd; het werk is doorgaans kleiner dan een vesting en meestal groter dan een schans, redoute en dergelijke. Als onderscheid tussen vesting en fort neemt men wel aan het al dan niet aanwezig zijn van een burgerbevolking.

Glacis, flauw hellend buitentalud van de wal, gelegen langs de bedekte weg of contrescarp van een vesting of fort, dienende tot dekking van de bedekte weg en om te voorkomen, dat de belegeraars gedekt oprukken. De helling moet van de wallen der vesting kunnen worden bestreken.

Hefkoepel, bomvrije stalen kanonopstelling, die in horizontale en verticale richting kan worden bewogen.

Inundatie, onderwaterzetting voor verdedigingsdoeleinden.

Keel, open achterzijde van een rondeel, waltoren, bastion, ravelijn en dergelijke, waardoor gemeenschap met het overige deel der vesting mogelijk is.

Reduit, zelfstandig verdedigingswerk, aangelegd binnen een vesting of fort en dienende om de verdediging (als de vesting of het fort niet te houden was) tot het laatst voort te zetten.

Stelling, terreinstrook, waarin een samenhangend stelsel van elkaar ondersteunende verdedigingswerken, gemeenschappen, schuilplaatsen, natuurlijke en kunstmatige hindernissen, commandoposten, verbindingen, opslagplaatsen enz.

* Met toestemming overgenomen uit Studiebericht 17 (De cultuurhistorische betekenis van forten) van de Provinciale Planologische Dienst van Noord-Holland.

Bibliografie

- Varende de la, Jean, *Romantische scheepvaart*.
Amsterdamsche Monumenten, 5e jaargang, no. 1 – maart 1987.
Ons Amsterdam, januari 1964.
Spiegel der Zeilvaart.
Gedenkboek Koninklijk Instituut voor Ingenieurs 1847-1897, 's-Gravenhage 1897.
- W.E. van Dam van Isselt, *De Stelling van Amsterdam*.
Gemeentearchiefstukken van Muiden.
- Jansma, T.S., *De betrekkingen tussen Nederland en het Oostzeegebied*; blz. 8 t/m 16 Baltische toponiemen te Amsterdam.
- Verhandelingen over aanslibbing en afdamming van Pampus 1828*, blz. 76 t/m 83 (Rijksarchief nr. M.2326).
- Dagblad Gooi en Eemlander* mei 1982.
- De cultuurhistorische betekenis van forten*; Studiebericht 17, Haarlem 1986.
- Tijdschrift van de Stichting tussen Vecht en Eem* en van de *Vereniging van Vrienden van het Gooi*, 5e jaargang, nr. 2, mei 1987, Muiden.
- Nederlandse Historiën*, 19e jaargang no. 6, december 1985.
- Archiefstukken Stichting Pampus.
- Diverse nummers van het Muider informatieblad *De Spiering*.
- Fierst, R., *Werkdocument Pampus*, april 1977 (Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Lelystad).
- Diverse jaarverslagen van de Stichting Menno van Coehoorn.

H. P. Moelker

HET FORT PAMPUS



EUROPESE BIBLIOTHEEK - ZALTBOMMEL