de grote wagenpleinen van de Derde en Vierde Uitleg

de metamorfose van vijf grote wagenpleinen naar vijf totaal verschillende stadspleinen

In de zeventiende eeuw zien we een verschuiving op gang komen van waterverkeer naar landverkeer. Buiten de stad maakten waterwegen nog wel de belangrijkste infrastructuur uit, maar langs elke waterweg liep op z'n minst een volwassen jaagpad en vaak ook een landweg die geschikt was voor wegverkeer. Binnen de stad werden in de nieuwe uitleg brede uitvalstraten naar de diverse stadspoorten aangelegd. Elk der grote poorten sloot aan op of lag in de onmiddellijke nabijheid van een belangrijke verbindingsweg naar andere Hollandse steden. De wagenpleinen waren niet als pronkpleinen gedacht, maar waren echte nutsruimten.

Haarlemmerplein

In de Derde Uitleg, die in gang gezet werd in september 1611 met het rooien en graven van de Lijnbaansgracht en de aanleg van een schans en stadswal daarbuiten, was slechts sprake van één poort.

Die stond op de Hoogedijk, zoals de Spaarndammerdijk ter plaatse genoemd werd. De Spaarndammerdijk was toen de belangrijkste verbinding naar Haarlem, Den Haag en de rest van het Hollandse achterland. Binnen de stad was, voorafgaand aan de start van de uitleg, in 1610-'11 die Spaarndammerdijk verlegd, meer noordelijk en recht getrokken. Gelijktijdig werd daarin een nieuwe zeesluis gebouwd, de Eenhoornsluis aan het eind van de geplande Prinsengracht. De oude dijk was een inlaagdijk die op zijn zuidelijkste punt ter hoogte van de huidige Keizersgracht over de zuidzijde van de Brouwersgracht lag.

Boven: De Spaarndammerdijk was de enige verbindingsweg met Haarlem en Den Haag, tot de Haarlemmerweg en -trekvaart in 1632 werden opengesteld.
Links: Het Haarlemmerplein en omgeving op een kaart van 1720.

Het stadsbestuur was voornemens de infrastructuur van de nieuwe uitleg gedegen en ruim uit te voeren. De uitvalsweg naar Haarlem was onder de verbindingen met de rest van Holland een der belangrijksten. Achter de nieuw te bouwen Haarlemmerpoort moest een groot plein komen waarlangs allerlei bedrijven en voorzieningen ten dienste van het interlokale verkeer een plaats konden vinden. Behalve stalhouderijen, paardenstallingen en reparatiewerkplaatsen waren dat ook herbergen en tapperijen.

Boven: In 1899 was het Haarlemmerplein nog volop in gebruik als wagenplein, getuige de grote hoeveelheid huurkoetsen.voor 'rouw en trouw'. De paardentram van de AOM had vlakbij een stalling aan de Brouwersgracht.

Rechts: De noordelijke huizenrij herbergde ook in de tijd van Jacob Olie (1894) transportondernemingen en allerhande bedrijven die daarmee te maken hadden.

Toen Amsterdam in 1609 zijn octrooi voor de uitbreiding kreeg en aan de omvangrijke werken begon, leverde dat voorlopig nog geen revenuen op. Dat zou nog tot 1613 duren voor er inkomsten uit grondverkoop binnenkwamen en de eerste melioratie spekte de kas zelfs pas in 1616. De aanslag op de stedelijke financiën was groot en juist het Haarlemmerplein was een der eerste slachtoffers van de aan paniek grenzende zuinigheidsmanie die door het geldgebrek uitbrak. Het ontwerp voor het plein werd in 1616 aan de raad voorgelegd maar nog tijdens de vergadering werd besloten het plein flink te verkleinen. De Haarlemmerdijk ging verder doorlopen en de percelen langs de lange zijden rukten dichter naar elkaar. Niet dat de raad een groot plein niet mooi vond, maar zo kon de stad veel meer grond verkopen aan particuliere bouwers.
Contemporaine tekenaars maakten van het plein een onoverzienbaar weidse vlakte, maar de werkelijkheid kon tot de grote sloopcampagne in het laatste kwart van de twintigste eeuw gecontroleerd worden. Het plein is altijd even groot gebleven als destijds uitgelegd *(zie daarvoor de tekening op de omslag).*
Eind 1616 werden de percelen rond het plein gerooid en de verkoop begon direct in de eerste dagen van 1617.
Aan beide zijde van de doorgaande straat van Haarlemmerdijk naar de poort waren parallelle straten, waar het een drukte van belang geweest moet zijn. Daar stonden de koetsen gereed of kwamen er aan. Alle vrachtwagens die hier binnenkwamen moesten op het plein gelost en geladen worden. Het stadsbestuur wilde voorkomen dat de grote diligences door de stad zouden denderen, met alle opstoppingen en gevaar van dien. Op het plein werden de paarden in-

Boven: Hoefsmederij Het Zwarte Paard werd vervangen door de remise van de AOM en daarna Gemeentetram. Hier in zijn nadagen in 1974.
Links: Aan de zuidwand van het plein bleven tot voor kort logementen en cafés bestaan..

Op Haarlemmerplein 23 werd op 5 juli 1886 de politicus Willem Drees geboren. Sinds 1904 was hij lid van de SDAP en in 1907 ging hij als stenograaf bij de Staten-Generaal werken. In 1933 werd hij lid van de Tweede Kamer voor zijn partij. Na de oorlog was hij mede verantwoordelijk voor de fusie van de SDAP waaruit de PvdA ontstond, maar ook voor de afsplitsing van de VVD in 1948. Vanaf 1947 zat hij in een kabinet als minister van Sociale Zaken en vanaf 1948 in diverse kabinetten als premier. In 1947 bracht hij de Noodwet Ouderdomsvoorzieningen tot stand en de ouderen van die tijd waren hem dankbaar dat ze "van Drees mochten trekken". In 1958 trok hij zich uit de politiek terug en werd minister van Staat. In 1971 bedankte hij voor het lidmaatschap van "zijn" PvdA. Een eeuw na zijn geboorte onthulde burgemeester Van Thijn een gedenkplaat aan het geboortehuis op nummer 23. Willem Drees overleed op 14 mei 1988.

of uitgespannen en naar de stallingen gebracht. Aan de zuidzijde van het plein, dat deel dat later met het 'kleine plein' werd aangeduid, bevonden zich de herbergen en tapperijen waar de passagiers de tijd konden doodslaan of konden overnachten in afwachting van een vroege rit. Er werd veel gewacht op dit plein.
Aan de noordzijde waren de stalhouderijen en aanverwante werkplaatsen. Op de hoek van plein en de Vinkenstraat was hoefsmederij 'Het Zwarte Paard' die het tot ver in de negentiende eeuw op die plek uithield. Ook vond men hier drie zadelmakers en twee stalhouders. De meeste paardenstallingen lagen achter het plein, in de Houtstraten en langs het Smalle pad, de latere Planciusstraat. Het is bijzonder te noemen dat dit beeld tot in de twintigste eeuw gehandhaafd bleef. De laatste stalhouderij verhuurde rijtuigen met koetsier voor rouw en trouw, eveneens tot in de twintigste eeuw.

Een van de vroegste foto's van het Haarlemmerplein uit 1889. Het lijkt erop dat de paardentram naar Sloterdijk hier nog door de Willemspoort rijdt. Die lijn was toen van een particuliere onderneming, een verre voorloper van de NZH.

Haarlemmerpoort

Men is algemeen van mening dat de Haarlemmerpoort, die naar ontwerp van Hendrik de Keyser gebouwd werd, de fraaiste stadspoort ooit is geweest. De veldzijde was geheel bekleed met blauwe arduiner natuursteen en de stadzijde met blanke natuursteen, die hem een wit uiterlijk gaf. De poort werd bekroond met een sierlijke toren met een uurwerk. De totale hoogte zonder toren was 6,85m, de hoogte van de doorgang niet minder dan 5,40m. De poort stond naast de huidige Willemspoort, tegenover de huidige Willemsbrug (nr.151). In de doorgang kwam een pregnante knik, zoals toen in

de vestingbouw nog werd toegepast. Bij de poorten van de Vierde Uitleg zien we dat niet meer terugkomen. Behalve de knik in de doorgang was er een even scherpe knik in de brug met dubbele ophaalbrug. Dit geheel was zodanig, dat jonge koetsiers, die hun brevet wilden halen, heen en weer door deze poort en over de brug moesten rijden. Konden ze dat zonder vast te lopen of schade te veroorzaken waren ze geslaagd.

Elke stadspoort ging half tien dicht, waarna alleen voetgangers nog binnenkwamen, zij het tegen betaling van poortgeld. De tijden en bedragen wisselden in de loop der eeuwen. Verantwoordelijk voor openen en sluiten van de poort – en niet te vergeten het inleveren van de sleutel op het stadhuis – was zaak voor de schutterij. Voor

Boven: De Haarlemmerpoort zoals Rienier Nooms die in 1661 zag. De stenen brug met twee ophaalbruggen werden aan de veldzijde door een hekkepoort afgesloten. Op de voorgrond een paardenwed, achter de brug korenmolen De Koe.

Links: De Haarlemmerpoort zoals Rienier Vinkeles die in 1766 zag.

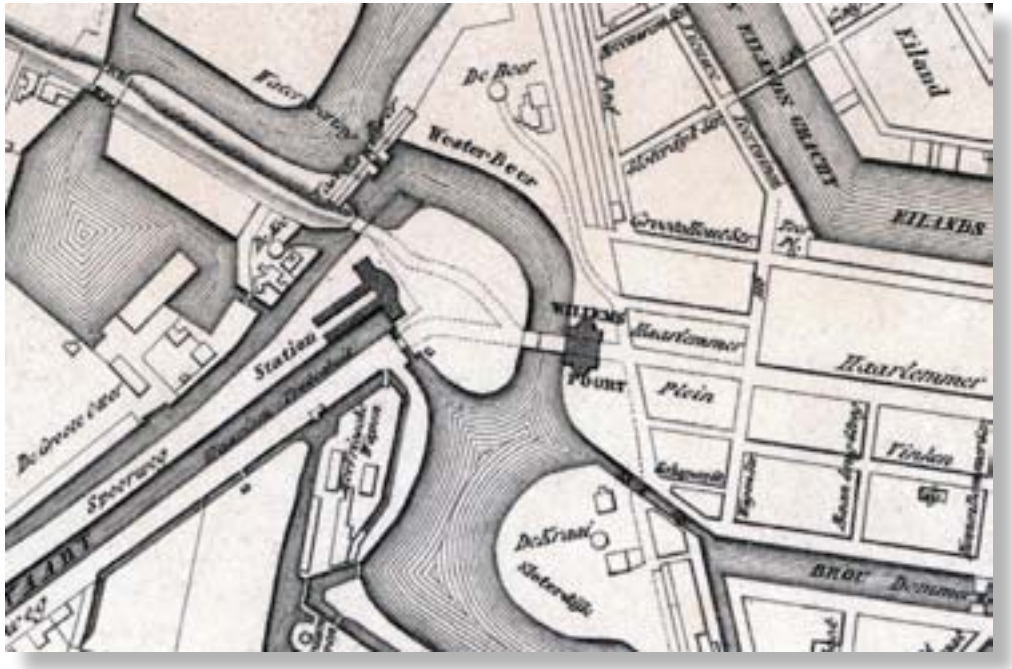
de Haarlemmerpoort was het korporaalschap verantwoordelijk dat op het stadhuis de wacht hield. Na het slechten van de vestingwerken bleven de poorten in principe in functie om de stedelijke accijnzen te innen. De schutters werden vervangen door militairen van de landmacht en commiezen van de stedelijke belastingdienst. Om verschillende redenen werden poorten afgebroken en vervangen door zogenaamde 'barrières'. Soms waren het verkeerstechnische redenen, soms was het bouwvalligheid, zoals bij de Haarlemmerpoort. In 1829 lieten B&W plannen uitwerken om de poort te vervangen door een barrière, zoals bij de Weesper-, Leidse- en Weteringpoort gebeurde. Dat plan vond geen weerklank in de Raad, omdat men het afbreken van de mooiste poort van de stad onoverkomelijk vond. In 1837 verklaarde burgemeester Cramer in de Raad dat de poort op instorten stond en dat uitstel niet verantwoord was. Dat was het doodvonnis voor de schepping van Hendrik de Keyser. Op 2 mei 1838 maakte de Raad een keuze uit twee plannen en koos niet voor een barrière maar voor een tamelijk pompeuze nieuwe poort, ondanks dat duidelijk was dat het fenomeen 'stadspoort' zijn tijd gehad had. Het ontwerp kwam van het Stadsfabrieksambt, de voorloper van onze Publieke Werken. Directeur en verantwoordelijk voor het ontwerp was Cornelis Alewijn, maar later beweerde zijn assistent Bastiaan de Greef dat hij alle schetsen en tekeningen

Boven: De afbraak van de poort in 1838
Rechts: De vroegste foto van de Willemspoort, in 1859 gemaakt door fotograaf Oosterhuis. De stedelijke belastingen gelden nog, dus is de poort met hekken afsluitbaar. Er ligt een nieuwe en veel bredere brug over de Singelgracht voor de Willemspoort.

had vervaardigd. Nu staat De Greef bekend als een ijdeltuit, dus of dit waar is en alleen hem de eer toekomt zal duister blijven. Door een nieuwe plaats te kiezen voor de nieuwe poort konden de werkzaamheden tegelijk met de sloop van de oude poort plaatsvinden. Voor de nieuwe poort moest een totaal nieuwe brug gebouwd worden. De koetsiers waren blij dat ze eindelijk van de dubbele chicane verlost waren! De poort was begin november 1840 gereed, maar het gemeentebestuur besloot de officiële opening uit te stellen tot 27 november omdat koning Willem II de dag erna ingehuldigd zou worden en dan op de 27ste door de poort de stad zou kunnen betreden. Bij die gelegenheid werd ook besloten het bouwwerk 'Willemspoort' te noemen, wat sinds die tijd een flinke spraakverwarring opleverde. De Amsterdammers gaven hun Haarlemmerpoort niet zo eenvoudig prijs.

In 1866 werden de stedelijke accijnzen afgeschaft en verloor de Willemspoort zijn laatste bestaansrecht. Nu bleef het alleen nog een sta-in-de-weg, zeker toen de brug ervoor vervangen was door een nieuwe brug opzij. Er gingen stemmen op de poort weer af te breken waartoe de gemeenteraad op 25 oktober 1889 definitief besloot. Maar er was ook weerstand tegen sloop en na veel touwtrekken werd in 1900 weer besloten tot restauratie van de poort. Verkeerstechnisch was de poort volledig buitenspel gezet, een situatie zoals we vandaag nog kennen.

Boven: De aanlegplaats van de trekschuit naar Haarlem; links de insteekhaven.
Links: De Buitensingel naar het noorden gezien. Rechts de Haarlemmerpoort, links de Vijfhoek met zijn zaagmolens en een ekele korenmolen.



met subsidie de trekschuiten in de vaart te hebben gehouden werd dit vervoermiddel uiteindelijk opgeheven. Zowel de bouw van de Willemspoort als die van het station Willemspoort betekende weer een aanzienlijke aanpassing van het voorplein. Het aldus ontstane Nassauplein kreeg zijn definitieve vorm door de aanleg van het Westerkanaal, dat in 1875 geopend werd. Bij die gelegenheid werd de Haarlemmertrekvaart doorgetrokken tot dit kanaal, dat in feite een vergraving van de Singelgracht was.

Verbindingen met het achterland

Hoe belangrijk de uitvalsweg over de Spaarndammerdijk naar Haarlem ook was, bepaald comfortabel was hij niet. Hij lag op de kruin van de zeedijk en was onverhard. Bovendien slingerde de dijk wild door het landschap, als gevolg van de vele reparaties na dijkdoorbraken. Vooral in de winter was het veer op Spaarndam een betere manier van verplaatsen. Die verbinding ging over het IJ maar was

Het voorplein

De aanlanding van de brug over de vestgracht kwam aanvankelijk weer op het vervolg van de Hoogen dijk uit. In 1630 begon het graven van de Haarlemmertrekvaart en moest het voorplein op de schop. De belangrijkste verbindingsweg werd nu de straatweg naast de vaart en de Hoogen dijk werd een secundaire verbinding. Het niet geringe aantal trekschuiten veroorzaakten een drukke bedoening aan het eind van de vaart, waarvoor een speciale insteekhaven gegraven werd. Toen in 1839 de eerste trein naar Haarlem vertrok legden de schuiten aan de zuidoever aan, maar werden in de volgende jaren weggeconcurreerd door de trein. Na eerst nog

Boven: Kartograaf Eskes legde in 1842 Amsterdam aan de vooravond van de slechting van de vestingwerken vast. Hier de omgeving van de Wuillemspoort.
Rechts: De eerste rit van de stoomtrein naar Haarlem, hier nog van het noodstation d'Eenhonderd Roe dat op grondgebied van Sloten lag.

niet zonder gevaar. De weersomstandigheden konden van het IJ een gevaarlijke en onplezierige waterweg maken. In 1629 raakten Amsterdam en Haarlem danig in verlegenheid toen de koning van Bohemen met zijn gevolg schipbreuk leed tijdens een overtocht tussen beide steden. Daarbij verdronk de zoon van de koning. In 1630 besloten beide steden samen een nieuwe verbinding tussen beide steden aan te leggen. Het was een tijd van tekentafels en linialen. Men trok op de landkaart een streep van stadspoort naar stadspoort, waarlangs een trekvaart moest komen met daarlangs een jaagpad en een landweg. Dat is snel neergeschreven, maar dit werd een gigantische onderneming met grote consequenties. In het kort: bij Halfweg lag een sluis in de landengte tussen het IJ en de Haarlemmermeer. Het beheer was in handen van het Hoogheemraadschap Rijnland en het was ondenkbaar – ook technisch – dat de trekvaart deze doorvaart zou doorsnijden. De vaart werd hier

ter plaatse onderbroken en de trekschuitpassagiers moesten ruim 200m lopen naar het vervolg van de vaart waar een nieuwe schuit klaar lag. Het deel vanaf Amsterdam liep door de Sloterpolder, wat

Boven: De Btrouwersgracht was met een gedeeltelijk overkluisde sluiskolk verbonden met de Singelgracht. De brug over deze sluiskolk heette de Bullebak, net als de brug over de doorgetrokken Brouwersgracht vandaag nog heet.

Links: Station Willemspoort verving het noodstation d'Eenhonderd Roe en lag, na een overeenkomst tussen de HIJSM en het stadsbestuur, veel dichter bij de stad.

inhield dat deze in tweeën stukken werd gedeeld die elk een eigen waterbeheer nodig hadden. Elke weg die gekruist werd kreeg een ophaalbare brug met bediening en dit alles ten laste van beide steden. Ter dekking van de enorme kosten kregen de steden het recht tol te heffen; het tol aan Amsterdamse zijde kwam ter hoogte van Sloterdijk. De vaart was iets meer dan 16km lang; beide delen werden door duikers van water voorzien, het Amsterdamse deel bij Halfweg vanuit de Haarlemmermeer. Verder mocht de vaart geen open verbindingen hebben, met welk water dan ook. Voor de Haarlemmerpoort eindigde de vaart en kon doorgaand verkeer alleen via een sluiskolk in de Singelgracht komen. De trekschuit kreeg een insteekhaven aan de noordzijde van de vaart.

Het belang van deze onderneming mag niet onderschat worden. Het betekende een enorme verbetering van de verbinding en van enkele jaren zijn cijfers bekend. Zo telde men alleen al per trekschuit in 1648 rond de 140.000 retourtjes, in 1652 ruim 120.000 en in 1727 toch nog steeds rond de 100.000. Dat betekent per dag tussen de 400 en 300 personen heen en weer. De cijfers nemen af door toedoen van een zichzelf steeds verbeterend wegverkeer per diligence, wat dus betekende dat het totaal aantal reizigers zeker niet geringer werd. Ter verbetering werd bijvoorbeeld in 1762 de weg van een verharding door keien voorzien.

Om de importantie van een verbinding met Haarlem nog eens te onderstrepen werd de allereerste treinverbinding in Nederland in 1837-’39 aangelegd aan de noordzijde van de Haarlemmertrekvaart.

Boven: Het Smalle Pad lag buitendijks ten noorden van het Haarlemmerplein en -poort.
Rechts: Naamgever voor bolwerk en molen: de Westerbeer. Deze massieve stenen waterkering lag in de plaats van de Spaarndammerdijk het IJ te keren. Tegen lopen over een beer had deze een puntige bovenzijde en twee gemetselde ‘monniken’.

Op 20 september 1839 vertrok de eerste trein met passagiers naar Haarlem, voorlopig nog van een noodstation d'Eenhonderd Roe op grondgebied van Sloten, tot Amsterdam overeenstemming bereikte met de HIJSM. In 1842 opende die onderneming dichter bij de stad een groot stationsgebouw, station Willemspoort, daar waar nu het Westerpark is. In 1842 werd de spoorlijn doorgetrokken naar Leiden en tot 1847 successievelijk naar Den Haag en Rotterdam. Toen in 1855 buiten de Weesperpoort het station Rhijnspoor een verbinding kreeg met Rotterdam via Utrecht, kreeg die lijn het heel moeilijk omdat de lijn via Haarlem zo populair was.

De omgeving

Zoals gebruikelijk bevond de poort zich in het midden van de courtine tussen de bolwerken Sloterdijk en Westerbeer. Binnen de

opgeworpen wal, die pas na 1670 'versteend' werd, lag de schans die nu Marnixstraat heet. Aan de schans lagen diverse lijnbanen, die daar door de stad gedirigeerd waren omdat nergens anders in de stad de lengte van de benodigde gebouwen (200-350 m) plaats zou kunnen vinden. Binnen de schans lag de binnenvestgracht, de Lijnbaansgracht. In feite was die gracht het eerste werk dat ter voorbereiding van de Derde Uitleg werd verricht. Via deze gracht konden materialen en personeel aangevoerd worden en de gracht vormde ook de eerste summiere verdediging van de veste. Aanvankelijk stopte de Lijnbaansgracht bij het snijpunt met de Brouwersgracht, maar in 1613 werd een overkluisde verbinding gemaakt met de Sin-

Boven: Een luchtopname van plein en omgeving in 1969, nog voor het grote slopen begon.
Links: De eerste spoorbrug over het Westerkanaal op een foto uit 1888.

gelgracht, met sluis voor kleine vaartuigen. Benoorden het plein begon het buitendijkse land dat helemaal doorliep tot de Hoogen Oord, waar het bolwerk Leeuwenburg (Blauwhoofd) kwam. Hier lag wel een wal, die echter nooit versteend werd. Binnen de wal lag een pad naar nog meer lijnbanen, het Smalle Pad. Bij bolwerk De Bogt ging dat pad via een minimaal bruggetje over in een weg over de wal langs de zoutketen naar het bolwerk Leeuwenburg. De buitendijkse wal lag rond de Westelijke eilanden gevouwen, die omgeven waren door de Eilands- en de Zoutkeetsgracht.
De keurig strak getrokken Haarlemmerdijk kreeg buitendijks een aanplemping tot de Haarlemmer Houttuinen, die gereserveerd was voor de opslag en handel in hout. Aan de andere kant van de Haarlemmerdijk lag de Brouwersgracht die de belangrijke rol vervulde van verbindende dwarsgracht waarop alle hoofdgrachten uitkwamen. Halverwege de Brouwersgracht was ook nog eens een sluis die twee waterpeilen in de nieuwe uitleg scheidde. Op dringend verzoek van de grondeigenaren werd tussen Haarlemmerdijk en Brouwersgracht een extra straat gerooid, de Vinkenstraat. Dat maakte de uitleg hier wat benauwd en dat is zijn stempel altijd op dit buurtje blijven drukken. De twee dwarsstraten sloten aan op twee bruggen naar het Prinsen- en Bickerseiland, die toen respectievelijk Midden- en Vooreiland heetten. Vanaf het Haarlemmerplein gaf een derde dwarsstraat, de Kleine Houtstraat, toegang tot de Nieuwe Teertuinen. Samen met de talrijke pakhuizen aan de Brouwersgracht werd de Haarlemmerbuurt een heuse industriewijk.

Boven: Dit verkeersplan is ons gespaard gebleven. In deze visie denderde het verkeer van de Houttuinen boven Haarlemmer- en Nassauplein door naar de Haarlemmerweg.
Rechts: Blik over de snoerstrakke Haarlemmerdijk naar Haarlemmerplein en Willemspoort

Openbaar vervoer algemeen

Het passagiersvervoer binnen de stad werd verzorgd door huurkoetsen die op bestelling voorreden of op een standplaats opgepikt werden. Dat veranderde pas in de negentiende eeuw. Na de introductie van treinverbindingen braken in Nederland de geregelde omnibusdiensten door in de steden. Meteen in 1839 kregen ondernemers concessies om het eerste station met andere omnibusdiensten te verbinden, met opstapplaatsen van veerboten of diligences en stadsdiensten die een aantal logementen aandeden. Vooral in de nauwe straten in de binnenstad was dat problematisch. De ene na de andere route werd uit veiligheidsoverwegingen door de stedelijke overheid geblokkeerd of er werd eenrichtingverkeer ingesteld. De grote logge omnibussen konden moeilijk in de stad manoeuvreren en het regende klachten van aanwonenden. Het aantal concessiehouders liep op en faillissementen volgden, ook van de koetsiers die voorheen het vervoer individueel hadden verzorgd. In 1844 verbond een omnibusdienst het

nieuwe station Rhijnspoor met het Hollandschspoor van de HIJSM. In 1864 kreeg de eerste ondernemer concessie voor een railroute met een paardentram; de primeur was voor Den Haag maar datzelfde jaar nog kwam er een railverbinding tussen Amsterdam en Haarlem met paardentrams, eerst tot het Nassauplein maar die werd al snel doorgetrokken tot het eind van de Haarlemmerstraat. In 1867 werd de concessie vernieuwd en ging over op de ANRM, waarbij de lijn ingekort werd tot het Haarlemmerplein. Veel concessiehouders kwamen nooit aan een geregelde dienst toe door de gigantische kosten van een railnetwerk. Bovendien hanteerde elke fabrikant van paardentrams een eigen spoorbreedte, zodat er ook niet een door meerdere maatschappijen gedeeld net mogelijk was. De spoorbreedten varieerden van minder dan één meter tot bijna twee meter. Op initiatief van de directeur van Artis, dr.G.F.Westerman, werd in 1872 de Amsterdamse Omnibus Maatschappij, de AOM opgericht. De Amsterdamse particuliere omnibusdiensten werden verzameld in

deze speciaal daarvoor opgerichte maatschappij, die onmiddellijk begon de trajecten te voorzien van uniforme tramrails en de omnibussen verving door rijtuigen die op rails reden.

Openbaar vervoer Haarlemmerplein

Een der eerste lijnen reed van het Leidseplein naar het Haarlemmerplein. In 1874 begon de AOM een geregelde dienst met een paardentram tussen de Dam en Artis en iets later ook met het Haarlemmerplein. Ook een noord-zuidverbinding zou in 1883 het Haarlemmerplein aandoen vanaf het Leidseplein. Dat wil zeggen, de tram stopte tot 1892 voor de Bullebak, de draaibrug over de Brouwersgracht. In dat jaar werd de brug vervangen zodat de tram er over kon en de lijn tot het Haarlemmerplein doorgetrokken kon worden.

De gemeente Amsterdam nam in 1900 de AOM over en elektrificeerde de ene na de andere tramlijn. Als eerste werd de lijn tussen Leidseplein en Haarlemmerplein geëlektrificeerd. Op 17 juli 1902 werd de genoemde paardentram vanaf de Dam vervangen door ***lijn 5*** *die in de daarop volgende jaren aan beide zijden geregeld verlengd werd. In 1906 was dat van het Haarlemmerplein over het Nassauplein naar de (Eerste) Spaandammerstraat en in 1930 tot de Oostzaanstraat. In de oorlog werd lijn 5 opgeheven, in 1943 eerst op zondagen en in 1944 helemaal. Na de oorlog wordt lijn 5 gesplitst, omdat het traject te lang is gebleken. Vanaf het CS naar de Oostzaanstraat ging* ***lijn 12*** *het overnemen. Het lijnnummer 12 was al eerder voor een tramverbinding gebruikt, waarover hieronder meer. De paardentram vanaf het Leidseplein werd op 14 augustus 1900 vervangen door de elektrificeerde* ***lijn 10****, die opnieuw stopte voor de brug over de Brouwersgracht. Na aanpassingen kon veertien dagen later*

de lijn naar de Planciusstraat doorgetrokken worden. Op de Bullebak moest de tram een onderbreking in de bovenleiding "overwinnen". Ook lijn 10 werd in 1943/'44 opgeheven en na de oorlog, in 1951, verlegd naar de Staatsliedenbuurt. Om het verloren gegane traject te compenseren werd ***lijn 3*** *op 10 mei 1951 van het Frederik Hendrikplantsoen verlengd tot de Zoutkeetsgracht via Marnixstraat en Haarlemmerplein. Op 4 augustus 1921 werd* ***lijn 23*** *ingesteld, die van Station Willemspark naar het Haarlemmerplein en door naar de Planciusstraat reed. Die geregelde dienst duurde maar tot 1928, maar op onregelmatige basis werd lijn 23 toch nog ingezet, bijvoorbeeld bij belangrijke evenementen in het Olympisch Stadion.*

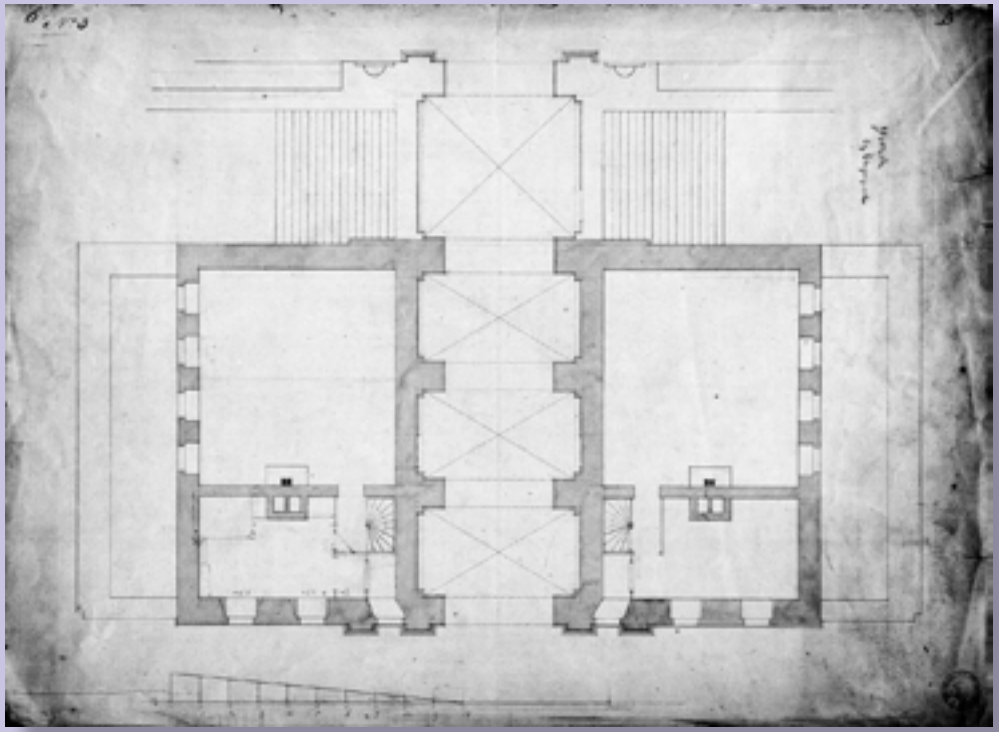
Op 9 september 1922 werd de bestaande ***lijn 18*** *verlengd tot Sloterdijk, via het Haarlemmerstraat en -plein. In 1932 bleef juist van deze verlenging het traject Nassauplein-Sloterdijk over van de hele lijn 18. Overigens was dit traject van 1888 tot 1916 door een paardentram bediend, onder verantwoordelijkheid van de particuliere TNHTM. In 1905 kwam deze lijn in handen van de gemeente Amsterdam die de verbinding als interlokale* ***lijn 12*** *continueerde (foto p.15 r.o.). Op 1 januari 1921 kwam door de annexatie van Sloten deze lijn op Amsterdams grondgebied te liggen en werd ze door het GVB overgenomen en anderhalf jaar later werd bovenvermelde lijn maar nu met het lijnnummer 18 vervangen.*

Boven: Historische ontmoeting op het Haarlemmerplein, tussen de tramlijnen 18 (paardentram op de Willemsbrug), 23 (dwars) en 5 (voorgrond).. Let ook op de wissel naar de stalling/remise in de Nieuwe Wagenstraat, hoek Vinkenstraat. Prentbriefkaart uit 1924.

Links: De eerste elektrische tram met trolley i.p.v. beugel. Hier lijn 10 in 1900 of 1901.

Poorten van de Vierde Uitleg

De vier poorten van de Vierde Uitleg zouden uniform naar het ontwerp van de Muiderpoort gebouwd worden. Dat ontwerp was van onder-fabrieksmeester Gerrit Barentsz Swanenburg. De stadsmeesters gingen wel akkoord als er voor elke poort een eigen ontwerp gemaakt werd, maar zij behielden het recht daarover te beslissen. Alleen voor de Leidsepoort werd een afwijkend ontwerp ingediend, waar naar zeggen Daniël Stalpaert de hand in zou hebben gehad. Dat is aan het uiterlijk van een middeleeuws kasteel echter niet af te zien. Dat betekent dat de overige drie poorten naar hetzelfde ontwerp zijn gebouwd. De bouw van de Leidsepoort startte in 1662 en van de overige drie in 1663. De uniforme kappen van die drie werden in prefab elders vervaardigd en pas gedurende de jaren 1665-'66 geplaatst.

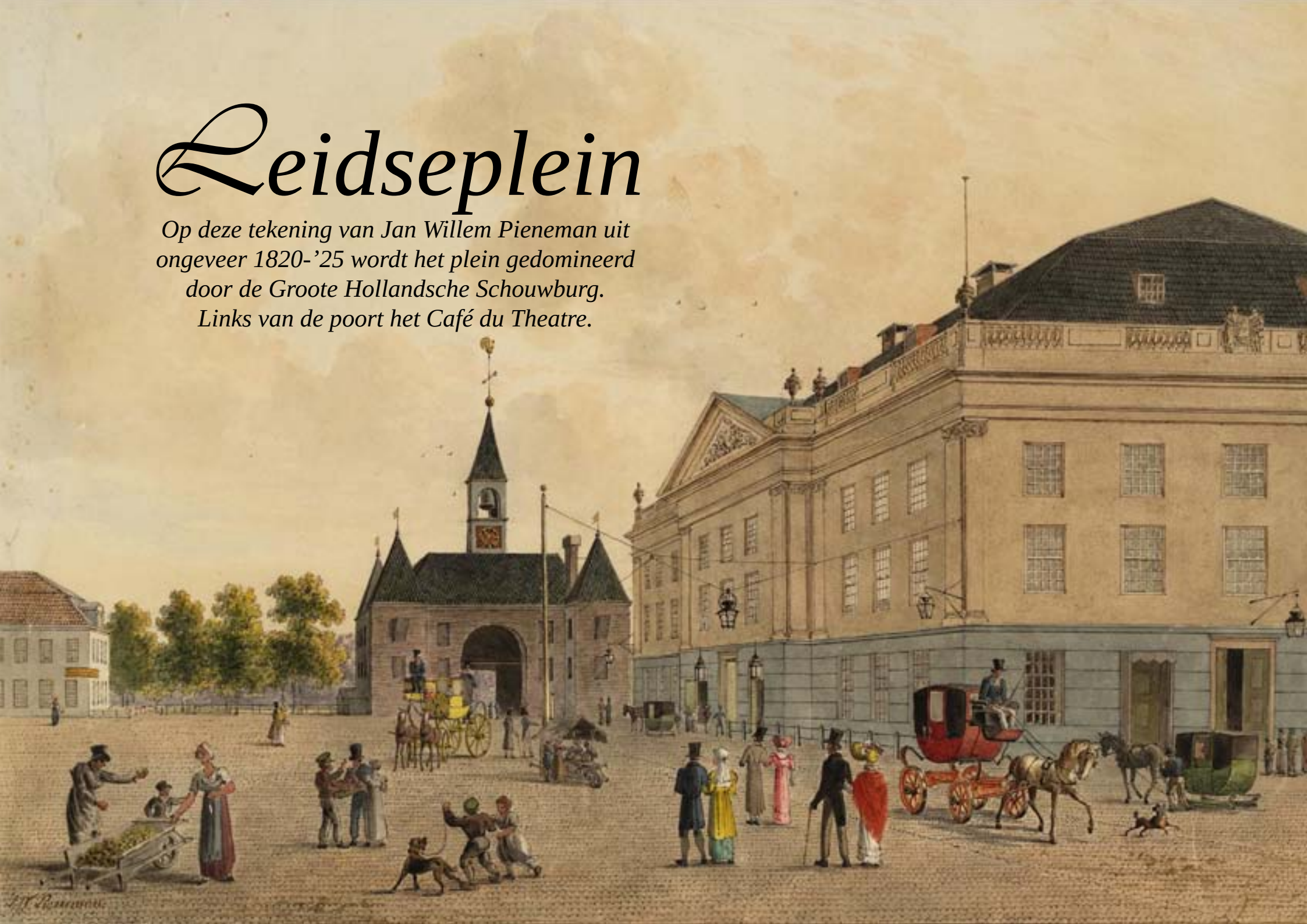


Tot dat moment werden de gebouwen met een provisorisch pannendak gedekt. Ook de bruggen voor de poorten naar de Buitensingel werden volgens één en hetzelfde ontwerp van opnieuw Swanenburg uitgevoerd gedurende de jaren 1663-'64 en de wachthuizen en overige bouwsels in 1665. Buiten elk der vijf stadspoorten, ook de Haarlemmerpoort, kwam een paardenwed, een plaats waar paarden te water konden lopen om te drinken en te zwemmen om zich te reinigen.

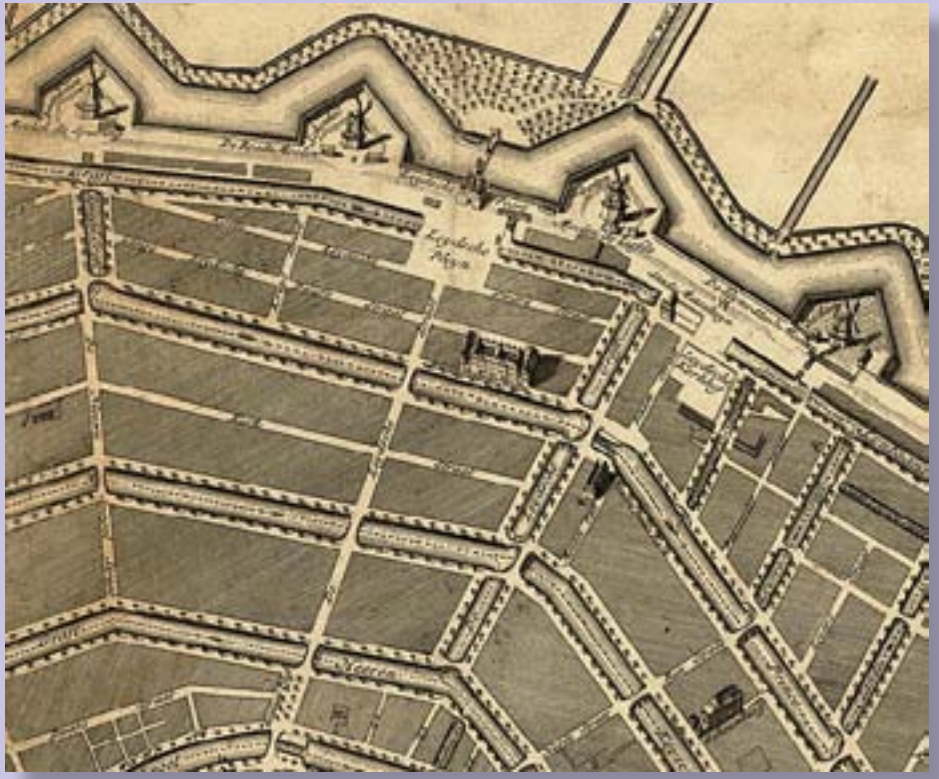
Voor de goede orde, de Weteringpoort was een waterpoort, ook al lag er naast de waterweg een voetpad waar ook kleine karren langs konden. De doorgangen waren in de courtine opgenomen en kenden geen aparte poortgebouwen.

Leidseplein

Op deze tekening van Jan Willem Pieneman uit ongeveer 1820-’25 wordt het plein gedomineerd door de Groote Hollandsche Schouwburg. Links van de poort het Café du Theatre.



De situering van de Leidseplein en -poort is het beste bewijs dat er een weloverwogen plan aan de uitleg ten grondslag lag. Een evenwichtig ontwerp was belangrijker dan efficiënte aansluitingen. De poort werd zodanig geplaatst dat er een brede radiaalstraat (Leidsestraat) op gunstige afstand van andere soortgelijke straten kwam te liggen. Daarbij was het van minder belang dat de poort op niemandsland (Leidsebos) uitkwam en dat de reiziger buiten de Singelgracht eerst een flink stuk over de Buitensingel naar het westen moest voor hij de uitvalsweg langs de Overtoomsevaart bereikte.



Het Leidseplein sloot aan op de belangrijke uitvalsweg naar het zuidwesten (Sloten, Amstelveen, Leiden, Den Haag, enzovoort). Een groot deel van het begin van die uitvalsweg, de Heiligeweg, verdween van de Heiligewegspoort (Koningsplein) tot de nieuwe Singelgracht onder de rooiing van grachten en straten van de Vierde Uitleg. De aard van het binnenkomend en uitgaand verkeer maakte dat dit een echt wagenplein werd, met alle soorten bedrijven die daar bij pasten: stalhouderijen, reparatiewerkplaatsen, hoefsmeden, herbergen, cafés, enzovoort. Al met al heerste er op het Leidseplein altijd al een druk verkeer. Ingrijpend voor het plein was de bouw in 1774 van een schouwburg, nodig na de brand op 11 mei 1772 van de vorige schouwburg aan de Keizersgracht. Het gebouw was geheel van hout, een ware ‘toneelschuur’. Ook deze schouwburg zou in 1890 afbranden en vervangen worden door de Stadsschouwburg die we vandaag nog kennen. Halverwege de 19e eeuw veranderde het plein in rap tempo. De poort werd vervangen door een barrière, de brug werd vervangen door een breder exemplaar en van de Singelgracht werden grote delen gedempt. De bebouwing rukte steeds verder in de richting van de Singelgracht op, waarmee het plein ‘verschoof’ en een steeds ruimere indruk gaf. Het oorspronkelijke plein heeft echter zijn vorm tot vandaag weten te behouden. Een poging in de gemeenteraad om het van naam te laten veranderen sneuvelde gelukkig.

Leidsepoort

Tijdens de Vierde Uitleg, vanaf 1659, was de Leidsepoort de eerste poort die in 1662-’63 gebouwd werd. De wat bonkige Leidsepoort met een middeleeuwse uitstraling werd geflankeerd door twee bolwerken: Schinkel ten oosten en Sloten ten westen. De poort lag daar centraal tussen.

In 1855 betrok de politie een deel van het poortgebouw en in een ander deel werd een brandweerpost ingericht. Buiten het gebouw had de brandweer nog een materiaalloods. In 1860 besloot de gemeenteraad het poortgebouw af te breken en te vervangen door een barrière (vaste brug met hek). Dat werk werd in 1862 uitgevoerd door aannemer Van der Kley, die een werkplaats kreeg op stadsgrond, tussen Café du Théatre en de poort. De hamei buiten de poort was al in 1830 wegens bouwvalligheid afgebroken, samen met het wachthuisje halverwege de brug. De binnenste wipbrug werd toen ook vervangen door een vast brugdeel. Na de afschaffing van de stedelijke accijnzen in 1866 verloor ook de barrière zijn bestaansrecht en bleef verder een obstakel voor het verkeer. Voor de net in de poort geïnstalleerde politie- en brandweerpost moest naar een nieuw onderkomen gezocht worden. Dat werd voorlopig een noodgebouw naast de barrière, later vervangen door een definitief gebouw naast het American Hotel (zie onder 'Omgeving').
Bij het in gebruik nemen van het nieuwe politiebureau/brandweerpost in 1881 werd de barrière en alle bijgebouwen afgebroken. Gelijktijdig werd de werkplaats van aannemer J. C. v. d. Kley, de bouwer van de barrière, afgebroken. Nu ontstond een ruime toegang tot de nieuwe brug naar het Leidsebos (zie de foto op pag. 25).

Boven: De vroegste foto van Leidseplein en -poort uit 1860. Tussen Café du Theatre en de poort staat de werkplaats van de aannemer die poort en brug zal afbreken en vervangen door een barrière.
Rechts: Poort, brug en hamei vanuit het Leidse Bos gezien in 1769.

Onder: Een fatale brand legde op 20 februari 1890 de oude schouwburg in de as.
Rechts: De nieuwe Stadsschouwburg, geopend op 1 september 1894.

Ingrijpend voor het Leidseplein was de schouwburgbrand van 20 februari 1890. Deze schouwburg was hier in 1774 geopend, nadat de schouwburg aan de Keizersgracht twee jaar daarvoor was afgebrand. In de veronderstelling dat het om een tijdelijk gebouw zou gaan werd aan het Leidseplein een houten toneelschuur op een stenen fundament neergezet. Door de Franse overheersing bleef een definitief gebouw echter uit en beperkte men zich tot een stenen ommanteling in 1872. Daarbij werd ook de ingang overkapt, zodat de rijtuigen de passagiers droog konden laten uitstappen. De brand van 1890 bleek fataal en het gebouw moest als verloren beschouwd worden. Het zou niet in de oude vorm herbouwd worden, maar een kwart slag gedraaid en noordelijker, zodat een verlenging van de Marnixstraat mogelijk werd. De nieuwe Stadsschouwburg werd 1 september 1894 feestelijk geopend.

Voorplein

Voor de Leidsepoort ontstonden tijdens de Vierde Uitleg voor het eerst voorpleinen in de vorm van een gelijkbenig trapezium. Door het om de bolwerken slingeren van de Singelgracht ontstond als vanzelf een zigzagbeweging van de Buitensingel. Het terrein dat we vandaag als Leidsebosje kennen is het restant van wat toen het Leidse Bosch heette. Als we de kaarten mogen geloven was de ruimte tussen polder en Buitensingel beplant met bomen, vandaar 'bos'. Zoals al eerder vermeld werd, sloot de brug voor de poort helemaal niet op de uitvalsweg aan. Daarvoor moesten de weggebruikers eerst een stuk naar het westen, tot de Overtoomsevaart waar de weg als Overtoomseweg langs liep.

Bij het normaliseren van de Singelgracht vóór het Leidseplein was het Leidsebos op uitdrukkelijk verzoek van de burgemeester zoveel mogelijk gespaard. Daarom is het Leidsebosje het enige voorplein dat nog een beetje het karakter heeft uit de tijd dat Amsterdam een vesting was. In een deel van het Leidsebos bouwde het GVB zijn hoofdkantoor, in de as van de Overtoom.

Boven: Het Leidseplein in 1871, met de oude schouwburg, de barrière met commiezenhuisjes, gezien over de Singelgracht vanuit het Leidse Bos.

Links: Het Leidse Bos naar het westen gezien. Brug en poort zijn al gesloopt; op het vergrote plein staat nu de gecombineerde politie- en brandweerpost..

Omgeving

Op de beide bolwerken ontstonden de eerste grote veranderingen. In 1844-‘48 werd op de Schinkel de eerste cellulaire gevangenis van het land gebouwd. Voor deze gevangenis moesten de *Roomolen* en het complete zogenaamde *Roode Dorp* wijken, met 70 gezinnen die op het terreplein van het bolwerk woonden. Daarvoor was de vijfhoekige bastionvorm van het bolwerk aangeplempt tot een grotere cirkelvorm, waarlangs een hoge muur gebouwd werd. Daarbinnen ontstond een kruisvormig cellencomplex en aan de Weteringschans kwamen dienstgebouwen en aanvankelijk ook een muur. Die laatste werd in 1890 vervangen door nog meer bebouwing die tot aan de Armenschool nr. 17 reikte. Als voorbeeld namen de architecten Van Gendt en Warnsinck de in 1816 gebouwde Engelse modelgevangenis nabij Pentonville/Noord-Londen. Op bolwerk Sloten verdween molen *De Liefde* om plaats te maken voor industrie. Het bolwerk vormde met de *Trapjesschans* een groot complex met allerlei soorten industrie, waaronder de zwavelzuurfabriek van Ketjen. Die was hier sinds 1835 gevestigd en zocht constant naar uitbreiding. Toen het bolwerk geslecht ging worden kocht Ketjen grond en molen en breidde de

Boven: Singelgracht met achter de vestbrug naar de Leidsepoort het bolwerk Schinkel met de Roo molen. Na sloop van de molen zal op een vergroot bolwerk de cellulaire gevangenis komen, later Huis van Bewaring genaamd.

Rechts: De Lijnbaansgracht in 1874 bij kade-werkzaamheden. De Armenschool nr. 17 en de onderwijzerswoning staan er al maar het hoekpand van Ebbelaar en later Hirsch moet nog gebouwd worden. Tussen 1909 en ‘14 werd dit deel van de Lijnbaansgracht gedempt en tot Kleine-Gartmanplantsoen.

fabriek in die richting uit. In 1880 werd het Ketjen onmogelijk gemaakt zijn stank en rook over een steeds levendiger woonbuurt uit te stoten en vertrok het bedrijf naar de Kostverlorenvaart. Van de zuidelijke kant van het bolwerk rukte sociëteit Bellevue op, die samen met sociëteit Concordia iets ten noorden van de Leidsepoort in 1840 al een gebouw had neergezet. Jaar na jaar werden stukken aangebouwd en nieuwe zaaltjes neergezet, tot het in 1883 onder leiding van H. L. Stroucken een heel feestzalencomplex werd. In 1874 besloot de gemeenteraad een deel van de Singelgracht te dempen, waarop in de toekomst een kade met woonhuizen aangelegd kon worden (Leidsekade). Het dempen ging snel, maar de Leidsekade kwam er pas in 1881.

In 1875 besloot de gemeenteraad tot de bouw van de Stads-Armenschool nr. 22 met onderwijzerswoning, iets ten noorden van de gevangenis aan de Weteringschans. Op deze school zou de fameuze onderwijzer Degenhardt les gaan geven. Al deze genoemde raadsbesluiten werden in 1876 uitgevoerd; begonnen werd met een nieuwe brug over de Singelgracht, iets ten zuiden van de oude die in 1877 werd opengesteld. Die brug zou overigens in 1925 vervangen worden door de huidige Leidsebrug nr. 174.
In 1877 werd het Café du Théatre afgebroken. Dat stond op stads-

Boven: De gecombineerde sociëteiten Bellevue en Concordia in 1867. Na demping van een flink stuk Singelgracht in 1881 lag dit gebouw met een riante voortuin en hek aan de nieuwe Leidsekade.

Links: De Trapjesschans met molen De Liefde op bolwerk Sloten. Na afbraak kwamen hier o.a. werkplaatsen van suikerfabriek De Granaatappel, melkfabriek OVVO, Ketjen en sociëteit Bellevue. Nu wordt ditzelfde gebied gedomineerd door het DelaMar-theater van Joop van den Ende.

Boven: het American Hotel van A.C.C. Steinigeweg in 1883, niet lang na de opening. Het hotel was ontworpen door architect Ed Cuypers, een neef van P.J.H. Cuypers. Het gebouw links is het politiebureau, annex brandweerpost en rechts is nog net de oude schouwburg te zien.
Rechtsboven: uit ongeveer dezelfde tijd dezelfde situatie, maar nu gezien van het Leidsebosje, over de nieuwe brug over de Singelgracht. In het torentje van het politiebureau hangt dezelfde klok als in de Leidsepoort op pag. 2.
Rechtsonder: Ook hier sjeest een paardentram over het Leidseplein, maar nu is de nieuwe schouwburg al gebouwd, dus na 1894. Dat ontwerp was van Jan Springer, die werd bijgestaan door A.L. van Gendt en J.B. Springer.

grond en na de demping van een stuk Singelgracht opeens midden op het plein. Op het groter geworden plein werd in 1879 de bouw van een nieuwe politiepost, annex brandweerpost begonnen, die in 1881 werd opgeleverd. De klok uit 1659 van Hemony, die in het torentje op het poortgebouw had gehangen, kreeg een plek in het nieuwe gebouw.
In 1879 werd de grond tussen het in aanbouw zijnde politiebureau Leidseplein en de schans verkocht aan A.C.C. Steinigeweg voor de bouw van het American Hotel (architect Ed Cuypers; met een heuse lift). De bouw daarvan begon in 1880 en op 7 mei 1882 was de feestelijke opening.
In 1879 werden aan de zuidzijde van het vergrote Leidseplein, tegenover het politiebureau, 13 kavels gerooid en verkocht, die bestemd waren voor woningbouw. Het meest prominente dubbelkavel op de

hoek van plein en Weteringschans, werd gekocht door de pianohandelaar Jan Ebbeler. Hij bouwde daarop een groot woon-/winkelhuis, dat toen Leidseplein 13/Weteringschans 1 nummerde. Lang genoot Ebbeler er niet van; hij overleed in 1881 en de erven waren niet van plan de zaak voort te zetten. Toen het duo Kahn / Berg, dat vanuit de Hirsch-vestiging in Brussel op zoek was naar een geschikte locatie in Amsterdam, dit ter ore kwam werd een bod uitgebracht en de koop snel gesloten. In 1882 werd de benedenverdieping ingericht als verkoopruimte van de eerste vestiging buiten Brussel van modehuis Hirsch & Cie (zie foto p.26 linksboven).

Boven: Het Leidseplein in 1828 met de nieuwbouw van Hirsch (1912) en daarvoor het passagebureau van de KLM.
Links: Het Leidseplein in 1907 met links het eerste gebouw van Hirsch.

Links: Dit is over van de eigenlijke lange gevelwand van het Leidseplein. In het meest rechtse pand zou het Leidsepleintheater komen.
Onder: Het politiebureau Leidseplein, waar nu The Bulldog huist.

Het oude tracé naar poort en brug werd in 1881 ingericht als plantsoen, dat het in het front van het American Hotel tot vandaag uitgehouden heeft.
In 1899 werd het splinternieuwe politiebureau/brandweerpost verkocht aan de eigenaar van het American Hotel, zodat dat kon uitbreiden. Door grondruil verhuisde het politiebureau naar Leidseplein 3-7 (foto rechts) en de brandweerpost naar Rozengracht 238. Het American Hotel werd door architect Willem Kromhout (met steun van architect H. G. Jansen) totaal herbouwd naar de nieuwste eisen van de verwende reiziger. In 1902 werd het nieuwe hotel geopend. Zo waren de nieuwe contouren van het flink groter geworden Leidseplein vastgelegd.

Hoe belangrijk de Leidsestraat als uitvalsweg en het Leidseplein als knooppunt was blijkt uit het feit dat de eerste paardentrams van de AOM in 1871 dan wel de Dam met het station Rhijnspoor verbonden, maar in 1872 als tweede lijn de Dam met het Leidseplein (en verder naar de Vondelstraat). In 1874 begon op het Leidseplein een kringlijn langs de schans die alle uitvalswegen tot en met de Plantage (Artis!) aandeed en na 1883 ook nog de andere kant op naar het Haarlemmerplein. De AOM had tegen de cellulaire gevangenis aan een tramremise mogen bouwen en aan de overkant, waar nu het Barlaeus is, paardenstallen en werkplaatsen. In 1900 nam de stad Amsterdam alle diensten en middelen van de AOM over en ging zelf het openbaar vervoer regelen.
Al meer dan een eeuw is de Leidsestraat het domein van de tramlijnen 1 en 2. Sinds 20 september 1982 rijdt ook lijn 5 daar. Er heeft ook enige tijd een lijn 11 gereden (1993-1996), feitelijk een ingekorte dienst op lijn 1. Lijn 2 begon op 28 december 1903 te rijden tussen Dam en Koninginneweg. 20 Februari 1904 volgde lijn 1 tussen Dam en Overtoomsesluis. Uiteraard allebei via het Leidseplein. Na veel uitbreiden

en verleggen van de lijnen heeft lijn 1 de Akerpolder en lijn 2 Nieuw-Sloten als eindbestemming.
Ouder nog is de dwarsverbinding over de schansen van lijn 10, die op 14 augustus 1900 de paardentram op hetzelfde traject verving. Die lijn begon zijn dienst tussen Leidseplein en Brouwersgracht, datzelfde jaar nog verlengd tot de Zoutkeetsgracht. Het was ook de eerste lijn die geelektrificeerd werd. Op 4 februari 1904 werd lijn 10 over de Weteringschans verlengd tot het Muiderpoortstation. In 1951 werd één eindhalte verlegd naar de Staatsliedenbuurt. De andere eindhalte zwierf door heel Amsterdam-Oost om vandaag op het Java- en KNSM-eiland te eindigen. In 1977 begon de dienst van lijn 6 die over het Leidseplein liep. Na bizarre wijzigingen in de route kwam de 6 eindelijk weer terug op het plein om in 2006 opgeheven te worden. De jaren ertussen was de 6 soms niet eens in de buurt van het Leidseplein gekomen.

Ossenmarkt/Frederiksplein

Tekening door Jacob Cats uit 1783. We kijken over de schans langs de Utrechtse-poort naar het westen. Rechts de veemarkt.

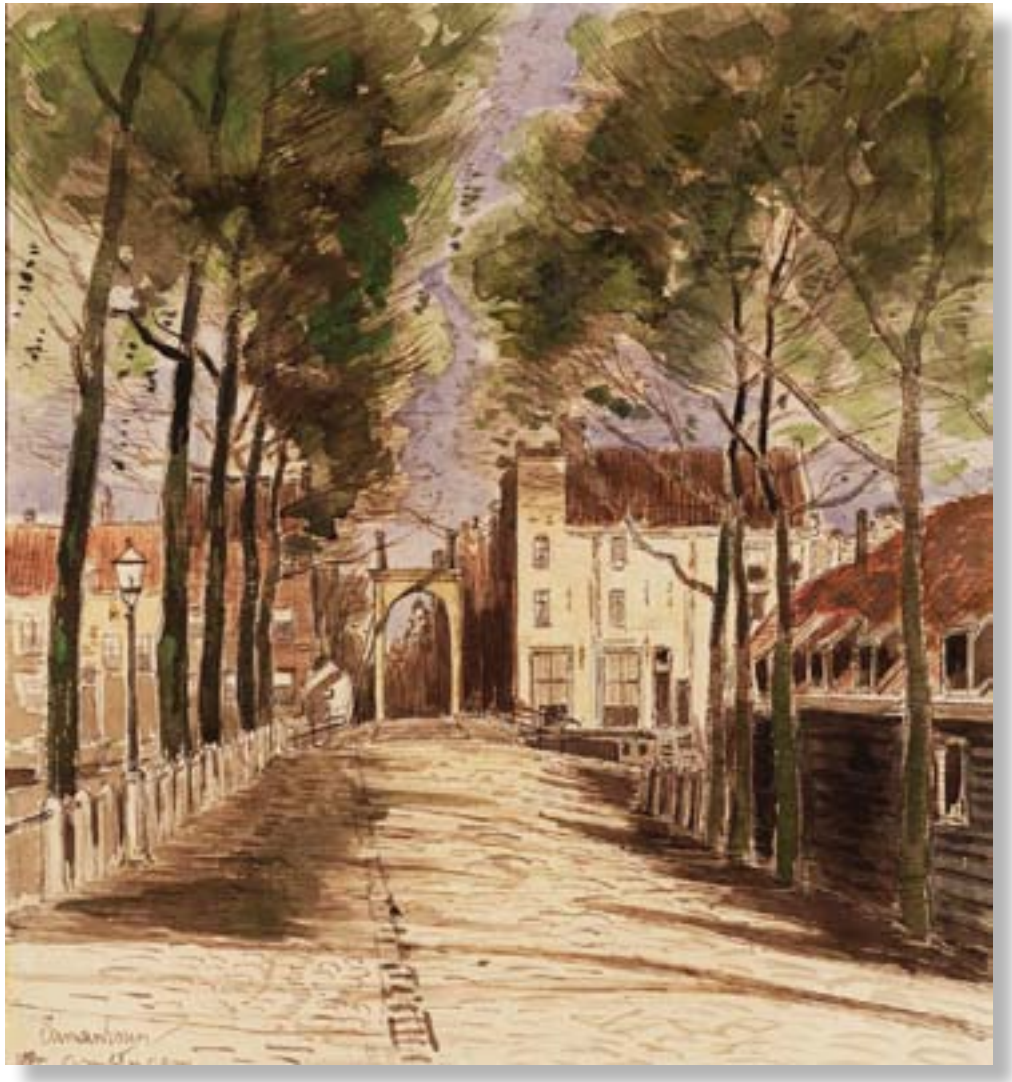
Het plein achter de Utrechtsepoort, dat logischerwijs Utrechtseplein had moeten heten, werd door zijn nuttige gebruik als veemarkt als de ***Ossenmarkt*** bekend. De veemarkt was in de loop der eeuwen van de Dam naar de Kalverstraat verdreven, vandaar naar het zuidelijkste deel van die straat, na de Tweede Uitleg naar de Reguliersbreestraat, vandaar naar een plek buiten de Regulierspoort, tussen het Regulierenklooster en de vestgracht in, en uiteindelijk naar het Utrechtseplein. De poort werd geflankeerd door de bolwerken *Ouwerkerk* en *Westerblokhuis*, dat aan de Amstel lag. Dit werd het ruimste plein van de vijf, maar na invulling ook het plein met de minste manoeuvreerruimte en zeker geen groot wagenplein. Nu was de Amsteldijk, waar de Buitensingel op aansloot, ook nauwelijks een uitvalsweg te noemen. De belangrijkste plaats aan die weg was Ouderkerk en hij liep daarna door tot Uithoorn waar hij min of meer doodliep en men voor de keuze stond weer noordwaarts richting Nieuwer-Amstel terug te keren of een overzetveer naar een zuidelijker bestemming te nemen. Zover wat het achterland betreft. Van lokaal belang was de Utrechtsepoort wel voor de toegang tot het omvangrijke molenpark aan de Zaagmolensloot, waar in de negentiende eeuw nog het enige pad naar de Waskaarsenfabriek bijkwam, waar honderden werknemers emplooi vonden.

Het enorme plein dat veel meer omvatte dan de verschillende veemarkten, was slechts gedeeltelijk verhard. De standplaats van de

Boven: Binnen de Utrechtsepoort liep wel de schans door maar de Lijnbaansgracht werd onderbroken, d.w.z. werd in een riool verbonden met het Amstelgrachtje, dat in feite de voortzetting van de Lijnbaansgracht was.

Rechts: Gezicht vanuit de Utrechtsestraat naar Ossenmarkt en Utrechtsepoort in 1764. De ophaalbrug was die over de Achtergracht.

dieren was dat bijvoorbeeld niet en ook de militaire ruimte (schutterij) was dat slechts gedeeltelijk.
De Ossenmarkt was zo ruim geworden omdat op dit punt het verschil tussen de ontworpen grachtengordel en de logische vorm van de vestingwerken het meest van elkaar afweken. Bij



de Spiegelgracht begon de Lijnbaansgracht zóver uit te zwaaien, dat er na de Weteringpoort nog een smalle gracht tussen gegraven werd, hoofdzakelijk omdat dit als tweede gebied werd aangewezen voor de leerlooiers. Dat werd de Nieuwe Looierssloot, die na de Reguliersgracht overging in de Achtergracht die in de Amstel uitmondde. Behalve het 'wagenplein' achter de poort,

Boven: De schans langs de Utrechtsepoort in 1767, net als de grote afbeelding op pag. 29 maar nu naar het oosten gezien. De molen is de in 1735 opnieuw opgebouwde De Leeuw of de Hoge Stenen molen, met z'n 35 m de hoogste van Amsterdam.
Links: Dezelfde brug over de Achtergracht als op de vorige pagina, maar nu gezien naar de Utrechtsestraat. Links de ossenmarkt en rechts de varkensmarkt.

ter plaatste van de onderbreking van de Lijnbaansgracht, reikte de gebruiksruimte helemaal tot de Achtergracht, die de grachtengordel netjes afsloot. Die onderbreking gold niet voor het water van de Lijnbaansgracht, dat door riolen onder het plein doorverbonden was. De ruimte werd speciaal voor de veemarkt ingericht, met hekken en rijen bomen, zodat de beesten in de schaduw stonden. Er verrezen hokken, stallen en andere bouwsels voor de veemarkt en in 1755 verrees midden op het plein een ijskelder voor confiseur (banketbakker/chocolatier) Adriaan Koch. Van de plaats waar Reguliers- en Lijnbaansgracht samenkwamen liep nog de Kalversloot richting bolwerk Ouwerkerk waarop de korenmolen *De Roode Haan* stond. Op bolwerk Westerblokhuis stond molen De Groen, die in 1735 herbouwd werd als stenen stellingmolen en *De Leeuw* maar meestal *De Hooge Steenen Molen* ging heten. Dat was een stellingmolen van 35 m hoog, de hoogste van Amsterdam.

Boven: Het 'Drilveld', de exercitieplaats voor de schutterij, die in 1787 ingenomen werd door Pruisische troepn, toen Fransen en tenslotte door het Nederlandse leger.

Rechts: De ijskelder van Koch op de Ossenmarkt. 's Winters werden uit de Amstel ijsblokken gehakt die tot in de zomer hier bewaard werden. Van dit soort ijskelders waren er diverse in Amsterdam.

De radiaalstraat naar de Utrechtsepoort was de *Utrechtsestraat*, die op het Regulierssplein met een haakse bocht naar het zuiden afboog. Deze straat eindigde aan de Achtergracht en was met een ophaalbrug met de Ossenmarkt verbonden. Ondanks dat er een rechte weg van de Utrechtsestraat naar de poort leidde was het soms zo druk op de Ossenmarkt dat normale weggebruikers om het plein heen liepen om bij de poort te komen. De varkens werden gescheiden van de runderen en hadden aan de oostzijde van het plein een eigen omheinde markt. Ook kalveren en schapen hadden hun eigen markt, tussen Drilveld en schans. Westelijk van het plein bleef ruimte vrij voor barakken en oefenplaats voor de Amsterdamse schutterij, het 'Drilveld'. Na de inval door Pruisische troepen in 1787 werden hier een kazerne, magazijnen en een infirmerie (hospitaal) bijgebouwd. Door het opheffen van de schutterij in de Franse tijd werd dit een kazerne voor het leger, een situatie die in 1813 als vanzelfsprekend overgenomen werd door het Koninkrijk der Nederlanden.

Utrechtsepoort

Deze poort werd tegelijk met de Weesperpoort gebouwd naar een uniform ontwerp, namelijk dat van de Muiderpoort. De Muider-

Boven: Een vroege foto (1858) van de Utrechtsepoort. Rechts de afdeling van de veemarkt met kalveren, schapen en geiten.

Links: De omheinde varkensmarkt, waarvan na 1862 een deel ingenomen werd door een cavaleriekazerne en magazijnen.

poort werd als eerste gebouwd en was helemaal met natuursteen bekleed. Toen de Weesper- en Utrechtsepoort aan de beurt waren zat de stad krap bij kas en bezuinigde het natuursteen weg, op de veldzijde na. Gevels en doorgang waren helemaal van baksteen. Buiten de poort was een stenen brug met twee ophaalbruggen, die op de Buitensingel uitkwam. Daar afbuigend naar het westen ging het richting Boerenwetering, maar niet bepaald naar een interlokale bestemming. Naar het oosten kwam men op de Amstelkade met de eerder vermeldde bestemmingen.

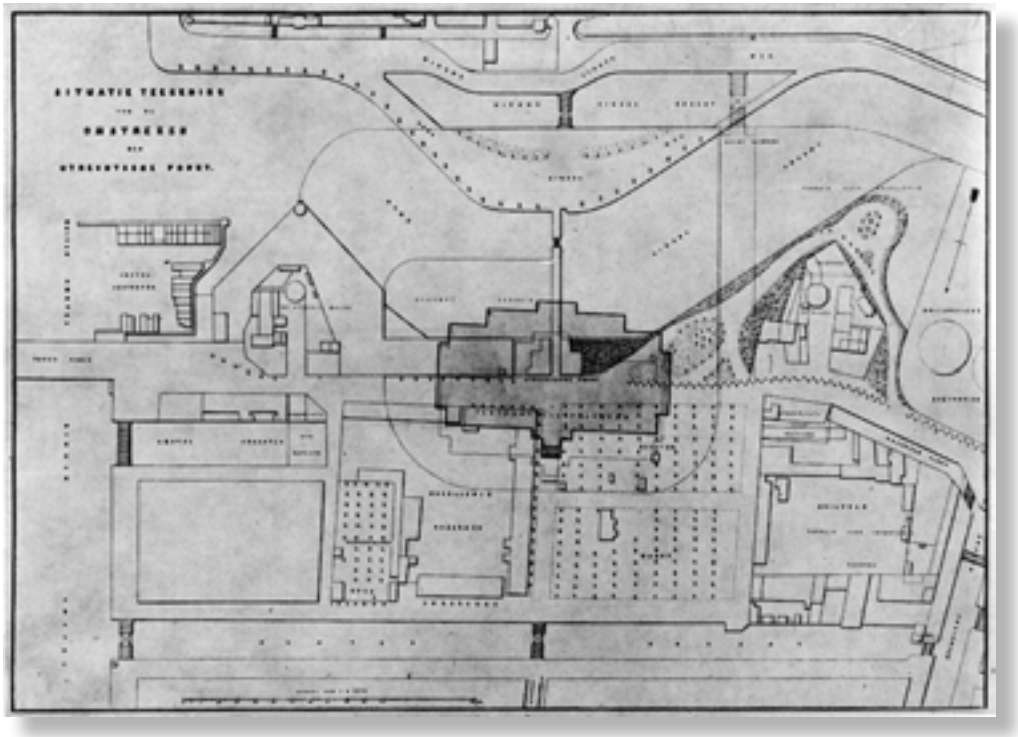
Boven: Utrechtsepoort, brug en hamei op een tekening van 1790.
Rechts: Het plan voor het Paleis voor Volksvlijt, ingetekend op een kaart van de situatie in 1858. Met andere tekeningen was dit deel van het request van Sarphati.

Voorplein

In analogie met de andere wagenpleinen van de Vierde Uitleg lag er voor de brug een trapeziumvormig voorplein, waar de Buitensingel omheen lag. Door het gebrek aan belangrijke uitvalswegen zal dit voorplein alleen voor lokaal verkeer belangrijk geweest zijn. Dit voorplein is in zijn geheel verdwenen bij de normalisatie van de Singelgracht ter gelegenheid van het plempen van de ruimte tussen de beide bolwerken rond de poort. Dat was nodig om de ruimte te scheppen voor het Paleis voor Volksvlijt.

Paleis voor Volksvlijt

De nu aanbrekende historie van het plein is verbonden met de naam van Dr. Samuel Sarphati. Onder zijn vele initiatieven tot verbete-



ring van de leefomstandigheden in de stad scholen er ook plannen voor verfraaiing van Amsterdam, met name rond dit plein en een ander voor de nieuwe wijk erbuiten. Na de oprichting van de *Maatschappij voor Volksvlijt* vroeg hij in 1853 concessie voor de bouw van een tentoonstellingsgebouw in de trant van het Londense Crystal Palace. De omvang van het project had nogal gevolgen voor het gebruik van de ruimte tot dat moment. De poort moest weg want het gebouw zou precies op die plaats komen, in de as van de Utrechtsestraat en de schans, nu bekend als de Weteringschans en Sarphatistraat. De Ossen- en Varkensmarkt moesten weg omdat die niet bijdroegen aan de beoogde verfraaiing. Die verhuisden naar het Weesperveld, oostelijk van de Amstel tussen Nieuwe Achtergracht en Nieuwe Prinsengracht, daar waar nu de Lepelstraat en -dwarsstraat zijn. Ook daar was dit niet houdbaar en verhuisden beide markten in 1886 naar een plek naast het abattoir aan de Veelaan in de Stadsrietlanden. De Singelgracht werd genormaliseerd, wat inhield dat de ruimte tussen de bolwerken Westerblokhuis en Ouwerkerk geplempt werden en de tegenoverliggende wal afgegraven. Met de poort verdween ook de brug naar het plein, in de plaats waarvan aan de zijkant ervan een nieuwe basculebrug kwam met een barrière met wachthuis en accijnskantoor. Van de Achtergracht werd in 1867 het deel vóór het plein gedempt. Het Amstelgrachtje, in feite de voortzetting van de Lijnbaansgracht voorbij

Boven: Op één pagina de glorie en de ondergang van het Paleis voor Volksvlijt. Boven de gevolgen van de brand in 1929.

Links: Het tot Frederiksplein omgedoopte plein voor het paleis in 1906, gezien vanuit de Utrechtsestraat.

het plein, werd ook in 1867 gedempt en M. J. Kosterstraat gedoopt. De kazerne en exercitieplaats van het leger aan de west- en oostzijde van het plein moesten uiteindelijk ook weg. Daarvoor deed de stad de Oranje-Nassaukazerne over aan de rijksoverheid en kreeg die ook een hele strook van de gesloopte vestingwal op en tussen de voormalige bolwerken Muiden en Diemen. Daar verrezen een cavaleriekazerne, een gebouw van de Rijks-kledingdienst en een hospitaal, gebouwen die er vandaag nog allemaal staan, zij het met soms andere gebruikers. In 1857 was dit allemaal afgerond en kon Sarphati zijn bouw beginnen op door de stad gratis ter beschikking gestelde grond (zie plattegrond pag. 34).

Boven: In 1860 werd op het Frederiksplein een plantsoen aangelegd naar ontwerp van Zocher
Rechts: Nog eens het plantsoen met kiosk en vijver, gezien naar de Achtergracht in 1877.

Ter exploitatie van de maatschappij kreeg Sarphati ook concessie voor huizenbouw buiten de Singelgracht, rond de Zaagmolensloot, het gebied dat nu bekend is als ‘De Pijp’. Zijn bedoeling was een wijk met herenhuizen voor de Amsterdamse chique en grote parken. Dat kreeg Sarphati niet van de grond, niet in ’t laatst door een blunderend stadsbestuur dat de werkgelegenheid van de Waskaarsenfabriek niet in gevaar wilde brengen en verzuimde die te verplaatsen. Niet alleen Sarphati’s plannen gingen de mist is, ook het Museumkwartier kwam niet van de grond. In arren moede deed Sarphati de concessie over aan de Nederlandsche Bouwmaatschappij, die er wel raad mee wist. Er werd een hele straat extra gerooid, waardoor de percelen minder diep werden en de straten smaller. Bovendien week de NBM af van het uitgezette plan en volgde be-

zuiden de Gerard Doustraat – om de lagere kosten – de richting van de poldersloten. De scheiding is nog te zien aan het verschil in kwaliteit tussen de Tweede Jacob van Campen- en Quellijnstraat en de zuidelijk daarvan gelegen buurt.
Het tentoonstellingsgebouw kwam in 1864 gereed en op 14 augustus werd het feestelijk gepend in aanwezigheid van Prins Frederik, de tweede zoon van koning Willem I. Mooie gelegenheid om het plein ervoor (op 11 mei 1870) van naam te laten veranderen: Frederiksplein. Van 7 tot 15 april 1865 werd de eerste tentoonstelling gehouden in het 'Paleis voor Volksvlijt'. Het was een vaktentoonstelling, maar tijdens een blok van vijf dagen kregen ook particulieren entree. Die gelegenheid namen ruim 40.000 personen te baat om het wonder van glas en staal te aanschouwen. Dat werd tijdens de algemene tentoonstelling van Nijverheid en Kunst van 21 juni tot 17 oktober nog eens door 300.000 belangstellenden overgedaan. Toch werd het paleis financieel geen succes. Eerst werd een deel van de riante tuin achter het paleis verkocht om er de galerij met winkels, kantoren en woningen op te bouwen, toen werd de ruime tentoonstellingshal onderverdeeld om meer verschillende evenementen tegelijk te kunnen organiseren. Er kwam een concertzaal die het nieuwe Concertgebouw concurrentie aandeed, met bij mooi weer buitenconcerten in de tuin. Toch was Sarphati's idee niet zo vreemd, alleen zijn tijd ver vooruit. Wij kunnen ons vandaag onze alledag niet voorstellen zonder een RAI, maar het Paleis voor Volksvlijt was niets anders dan dat.

Het bleef kwakkelen met de maatschappij, ondanks welwillende medewerking van het stadsbestuur. Het Oosteinde en het Westeinde mochten bebouwd worden, waarvoor de kazerne en het exercitieveld werden opgeruimd en beide straten werden veel breder dan gepland ten koste van paleisgrond en voortuinen van de te bouwen huizen. In 1870 opende aan de oostkant van de Amstel het luxe Amstelhotel, ook een initiatief van Sarphati.
Gelukkig voor Sarphati had hij van deze problemen en geldzorgen geen weet; hij overleed in 1866. Een groot park in de Pijp, dat ter

Boven: het voormalige magazijn van de cavalerie werd omgebouwd tot drie woningen.
Links: De Utrechtse barrière in 1864. Twee jaar later zullen de stedelijke accijnzen afgeschaft worden.

zijner ere Sarphatipark zou gaan heten werd steeds kleiner tot wat we vandaag nog terug kunnen vinden. Een in 1875 uitgeschreven prijsvraag voor een groot monument om Sarphati te eren veroorzaakte ook veel problemen en ruzie. Het mocht niet voor het paleis komen, maar zou op de kruising Sarphatistraat/Weesperstraat komen. De oplossing met een fontein vond het stadsbestuur te duur en de ontwerper trok zich beledigd terug. Het prijswinnende ontwerp van J.R. de Kruijff werd uiteindelijk in 1886 veel kleiner uitgevoerd in het Sarphatipark. Het is een blamage te noemen dat de stad een voor de geestelijke en lichamelijke gezondheid van de laagste klassen van Amsterdam zo belangrijk man als Sarphati op deze wijze nèt niet voldoende geëerd wordt.

Het einde aan de financiële ellende voor de Maatschappij voor Volksvlijt kwam met het totaal afbranden van het paleis in de nacht van 18 op 19 april 1929. Er bleef niets over van het gebouw, alleen de galerij bleef gespaard. In een raadsvergadering van 19 december 1929 besloot de gemeenteraad het hele complex aan zich te trekken, waarmee een bedrag van *f* 1.450.000,- gemoeid was. Ook de galerij werd gelijktijdig overgenomen voor nog eens *f* 1.350.000,- en voor deze plek werden weldra plannen gemaakt voor een nieuw stadhuis. Door crisis en oorlog werden de plannen opgeschoven en na de oorlog kwam voor het stadhuis een heel andere plek in de verwoeste en nodig te saneren Jodenbuurt (Vlooienburg) ter beschikking. Daarna werd er voor het Frederiksplein gedacht aan een operagebouw dat na veel vijven en zessen aan het stadhuis op

Boven: Dit deel van de Achtergracht werd tijdens de bouw van het Paleis voor Volksvlijt gedempt en heet nu Frederiksplein.

Rechts: Het begin van de Hooge Sluis, de Amstel Jachthaven en het bolwerk Westerblokhuis met molen De Haan of Hooge Steenen molen. Dit alles, op de brug na, verdween voor de aanleg van het Oosteinde en de Sarphatikade.

Boven: Tot slot nog een sfeerbeeld van het Frederiksplein 100 jaar geleden.
Rechts: Het Frederiksplein in 1965 met rechts de Nederlandse Bank in aanbouw

Vlooienburg geplakt werd. In 1966 werd het voor het Frederiksplein, tot spijt van bijna heel Amsterdam, de Nederlandse Bank, waaraan hier geen woord verknoeid zal worden.
Wat gebeurde er met de rest van het plein? Het paleis had altijd een directe inrit vanaf de schans gehad, maar het gewone verkeer wrong zich jarenlang van de Sarphatistraat om de fontein naar de Weteringschans. In 1870 werd op het plein een plantsoen aangelegd naar ontwerp van Zocher en eveneens in 1870 besloot de gemeenteraad tot demping van nog een deel van de Achtergracht van het plein tot de Reguliersgracht, dat daarna Falckstraat ging heten. Op het plein voor het paleis kwam in 1874 tweemaal jaarlijks een grote paardenmarkt, gesitueerd langs de noordkant van het plein en in de Falckstraat, de gedempte Achtergracht dus. Na opening van de veemarkt in de Stadsrietlanden in 1887 werd die paardenmarkt daarheen verhuisd.

Intermezzo aan de Amstel - *Hoogesluis*

In 1700 was het wegdek van het Utrechtse- tot het Weesperplein bestraat met een middenpad van een kleine vier meter breed. Omdat het wielverkeer problemen ondervond met de stijging naar het hoogste punt van de Hoogesluis besloot de gemeente de opritten te verlengen (aan de oostoever zelfs tot 150 m) om zo een geleidelijke oprit te krijgen. De Amsterdamsche Omnibus Maatschappij bleef problemen houden en moest aan de voet van de Hoogesluis een extra paard voorspannen dat aan de andere kant weer uitgespannen moest worden. Opponthoud dus en de AOM bood de gemeente in 1881 aan de kosten van het verlagen van de brug voor zijn rekening te nemen. Op de bestaande maar ingekorte pijlers zou een nieuw brugdek aangelegd worden. Die werken, die op f 140.000,- waren begroot, werden in 1883 uitgevoerd, waarbij in 1884 nog een monumentale balustrade moest komen. In tegenstelling tot het ontwerp werd de balustrade door oplopende kosten en overschrijding van de aanneemsom 'uitgekleed'. De geplande beeldengroepen bleven achterwege en wat er kwam werd door pers en bevolking weggehoond. De AOM weigerde de overschrijding van de bouwsom ten bedrage van f 45.000,- te betalen en er kwam een gerechtelijke uitspraak aan te pas om het geschil bij te leggen, waarbij de AOM grotendeels zijn zin kreeg. In 1903 moest het brugdek verstevigd worden voor het gewicht van de elektrische trams, die door de grotere trekkracht nu met bijwagens reden. In 1933 moesten de beweegbare delen vervangen worden en in 1977 werden de basculekelders gesloopt en vervangen door betonnen constructies. Het grote probleem van de Hoogesluis bleef het feit dat er steeds voortgeborduurd werd op de bestaande zeventiende-eeuwse bakstenen pijlers. Tussen 2009 en 2012 zijn alle pijlers vervangen door betonnen exemplaren en is de brug herbouwd met behoud van het monumentale karakter, een operatie die € 27 miljoen heeft gekost.

Intermezzo aan de Amstel - *Bolwerk-Apollozaal-Amstelhotel*

In 1851 was het bolwerk Oosterblokhuis geslecht en kreeg H.A. Otter het terrein in erfpacht om er een tuin in te richten en gebouwen te plaatsen. Er kwam een wel heel groot gebouw in die tuin voor een sociëteit, de Apollozaal. Als sociëteitsgebouw was het snel uitgediend maar als uitspanning liep het prima, mede door het fraaie uitzicht. De Apollozaal diende vanaf 1857 als tentoonstellingszaal voor dezelfde maatschappij die later het Paleis voor Volksvlijt zou exploiteren. Ondanks een vijftigjarig pachtcontract gaf de gemeenteraad in 1862 aan Sarphati concessie voor het definitief bebouwen van een sterk vergroot Oosterblokhuis. Bij Sarphati leefde nog steeds het idee voor een luxehotel en in 1865 opende hij de inschrijving voor aandelen 'Amstel Hotel Maatschappij'. Met die inschrijving kreeg hij nog niet een-derde van het benodigde kapitaal bij elkaar en werd een commissie van aanbeveling ingesteld onder leiding van de burgemeester, waarna het intekenen beter vlotte. In 1865 werd

wel al aan de fundering begonnen, waarop op 26 maart 1866 de eerste steen gelegd werd. Het ontwerp was van Cornelis Outshoorn, dezelfde architect die ook het Paleis voor Volksvlijt had ontworpen. In de zomer van 1867 opende het Amstelhotel. Tijdens de bouw bleek het hotel duurder te worden dan geraamd en werden de bouwplannen aangepast. De oorspronkelijke vleugel van 80m langs de schans, de latere Sarphatistraat, verviel en er werd met een houten loopbrug een noodingang gemaakt in de zijgevel van de vleugel aan de Amstel. Van uitstel van de zijvleugel kwam afstel en op de niet gebruikte bouwplek werd in 1873 haaks op de Tulpstraat (uit 1870) een straat gerooid van Sarphatistraat tot Huddekade, die de hotelmaatschappij mocht bebouwen met woonhuizen, onder voorbehoud dat tussen hotel en bebouwing een plantsoen werd aangelegd. Dat werd in 1875 het Tulpplein (na 1946 pas Prof. Tulpplein). In 1883 werd het pontje van de Huddekade naar de Weesperzijde vervangen door een vaste brug. In 1907 is het bestaande gebouw met een verdieping verhoogd, waardoor de capaciteit met 30 kamers uitgebreid werd.

Intermezzo aan de Amstel - *Stadstimmertuin*

Bij de Stadstimmerwerf en de Stadshoutwerf hadden zich in de loop der eeuwen de Stadsschuitenmakerswerf en de Stadsstratenmakerswerf gevoegd. In 1889 begon de demping van een aantal grachtjes door en langs dit terrein. In 1898 waren zoveel onderdelen van de Stadstimmertuin en -houtwerf verhuisd naar nieuwe locaties, zoals de Van Reigersbergenstraat, dat er bouwplannen voor de uitgebreide terreinen naast het Weesperplein werden gemaakt. In 1906 werd de brandweerkazerne aan de Nieuwe Achtergracht gebouwd en in 1910 werd de eerste steen gelegd voor de Diamantbeurs, waarvoor een deel van het Weesperplein afgesnoept werd. In de (voormalige) stadstimmertuin vestigde zich eind 1913 de Stadsdrukkerij. Voor de bebouwing van de gigantische binnenruimte tussen Sarphatistraat, Nieuwe Achtergracht, Amstel en Weesperplein moest een straatnaam bedacht worden. Die werd in 1912 bij Raadsbesluit vastgesteld op Voormalige Stadstimmertuin.

Op de foto hieronder uit 1968 is de bebouwing van de Voormalige Stadstimmertuin te zien. Tevens een aantal werkzaamheden aan de omgeving van het Amstelhotel en het nu volgende Weesperplein. Dit alles ter gelegenheid van de bouw van de Torontobrug, de onderdoorgang t.h.v. het Rhijnspoorplein en de verbreding van de brug naar het Weesperplein.

Weesperplein

Op deze tekening van Casper Philips Jacobsz uit 1765 wordt het plein voorgesteld als een gigantisch plein. In werkelijkheid was het kleiner dan de voorgaande pleinen, omdat de Lijnbaansgracht hier niet overkluisd werd en er dus ook aan de stadzijde een brug lag.

De volgende stadspoort had weer een echt wagenplein. Het Weesperplein was, met de Weesperstraat als radiaalstraat, deel van een belangrijke uitvalsweg. Ook al laat de naam Weesp dat niet vermoeden, door de beter begaanbare wegen (zandgronden) werd dit de verbinding met niet alleen Oost-Nederland maar na de droogmaking van de Watergraafsmeer in 1629, dus ver vóór de Vierde Uitleg, ook de snelste verbinding met Utrecht. We zullen ook zien dat het eerste spoor naar Utrecht, en Arnhem vanaf het Weesperpoortstation vertrok. Maar ook zullen we zien dat door het aanpassen van de route aan het moderne verkeer hier ook het meest 'vernield' is van de oude structuren.
Het Weesperplein was de evenknie van het Utrechtse- of Frederiksplein, op ongeveer dezelfde afstand van de Amstel. Het was echter kleiner en had ongeveer dezelfde afmetingen als het Haarlemmer-

en Leidseplein, met het grote verschil dat de Lijnbaansgracht, die ten oosten van de Amstel vaak met Baangracht wordt aangeduid, hier niet onderbroken werd. Daardoor oogde het plein toch krapper. De radiaalstraat naar het Weesperplein was de *Weesperstraat* die zich voorbij de derde Sint Anthoniespoort van de Tweede Uitleg afsplitste van de Muiderstraat.
Net als het Haarlemmerplein waren rond het Weesperplein bedrijven gevestigd die gericht waren op vervoer, zoals stalhouderijen, hoefsmeden, herbergen, cafés, enzovoort. Om een indruk te geven van de omvang, het Nederlandse leger, dat veel problemen had om in oorlogstijd voldoende vervoerscapaciteit te vorderen, had met

Boven: De schans langs Weesperplein en -poort, in 1805 gezien vanaf de Hoogesluis.
Links: Het Weesperplein, in 1771 gezien over de (Nieuwe) Achtergracht.

stalhouder J. M. Augustin van het Weesperplein afspraken dat deze in z'n eentje 59 wagens, bespannen met twee paarden en voorzien van een koetsier/begeleider kon leveren.
Het Weesperplein was een der weinige pleinen en straten in de stad die door het stadsbestuur was aangewezen om via een servituut een uniforme bebouwing te krijgen, d.w.z. het onder één lijst brengen van meerdere panden waardoor een harmonieuzer beeld zou ontstaan. Dat middel werd met mate toegepast om de opbrengsten uit de grondveiling niet onder druk te zetten. Het is tekenend voor het belang dat de vroedschap aan dit wagenplein hechtte. Afbeeldingen laten echter niet zien dat het beoogde effect ook bereikt werd. Het Weesperplein was wel meteen geheel bestraat met slijtvaste natuursteen, graniet en kasseien.

Weesperpoort

Deze poort werd tegelijk met de Utrechtsepoort gebouwd naar een uniform ontwerp, namelijk dat van de Muiderpoort, die helemaal met natuursteen bekleed was. Toen de Weesper- en Utrechtsepoort aan de beurt waren zat de stad krap bij kas en bezuinigde de natuursteen weg op de veldzijde na. Gevels en doorgang waren helemaal van baksteen. Tot vandaag wordt het kletsverhaal verteld dat dit uniforme ontwerp gemaakt was om de vijand om de tuin te leiden. U mag van mij aannemen dat dit een voor de zeventiende eeuw

Boven: De Weesperpoort, in 1824 gezien vanaf bolwerk Weesp.
Rechts: De Weesperpoort, in 1850 gezien vanaf de Buitensingel.

onverwacht staaltje van bouwefficiëntie betekende. Drie poorten die in één ruk gebouwd werden van dezelfde tekeningen, dat was prefab avant-la-lettre. Lees het kader *Poorten van de Vierde Uitleg* (pag. 17).
De poort stond midden in de courtine tussen de bolwerken Oosterblokhuis aan de Amstel en Weesp. Voor de poort lag weer de gebruikelijke stenen brug met twee houten ophaalbruggen, die uitkwam op de Buitensingel met de keuze naar het westen richting de Weesperzijde en naar het oosten richting Weesp en Utrecht. Deze brug was een bijzondere, want fungeerde tevens als waterkering, die het Amstelwater van de oostelijke rest van de Singelgracht scheidde. Aan de westkant van de rivier was ook zo'n waterkering onder de brug voor de Weteringpoort. De Amstelsluizen completeerden dit bekken, dat bedoeld was om de doorstroom van Amstelwater door de stad te kunnen sturen.

Voorplein

Ook hier werd het voorplein gevormd door de om de bolwerken slingerende Singelgracht. Hier begon echter een veelgebruikte uitvalsweg en lokaal verkeer naar het gebied tussen de stad en de Watergraafsmeer. Hier waren dichtbebouwde paden, zoals Oliphantspad en Oetgenspad, die op een even dichtbebouwde Weesperzijde uitkwamen met zijn uitspanningen en herbergen, trekschuitsteigers, fabrieken, windmolens en buitenhuizen.

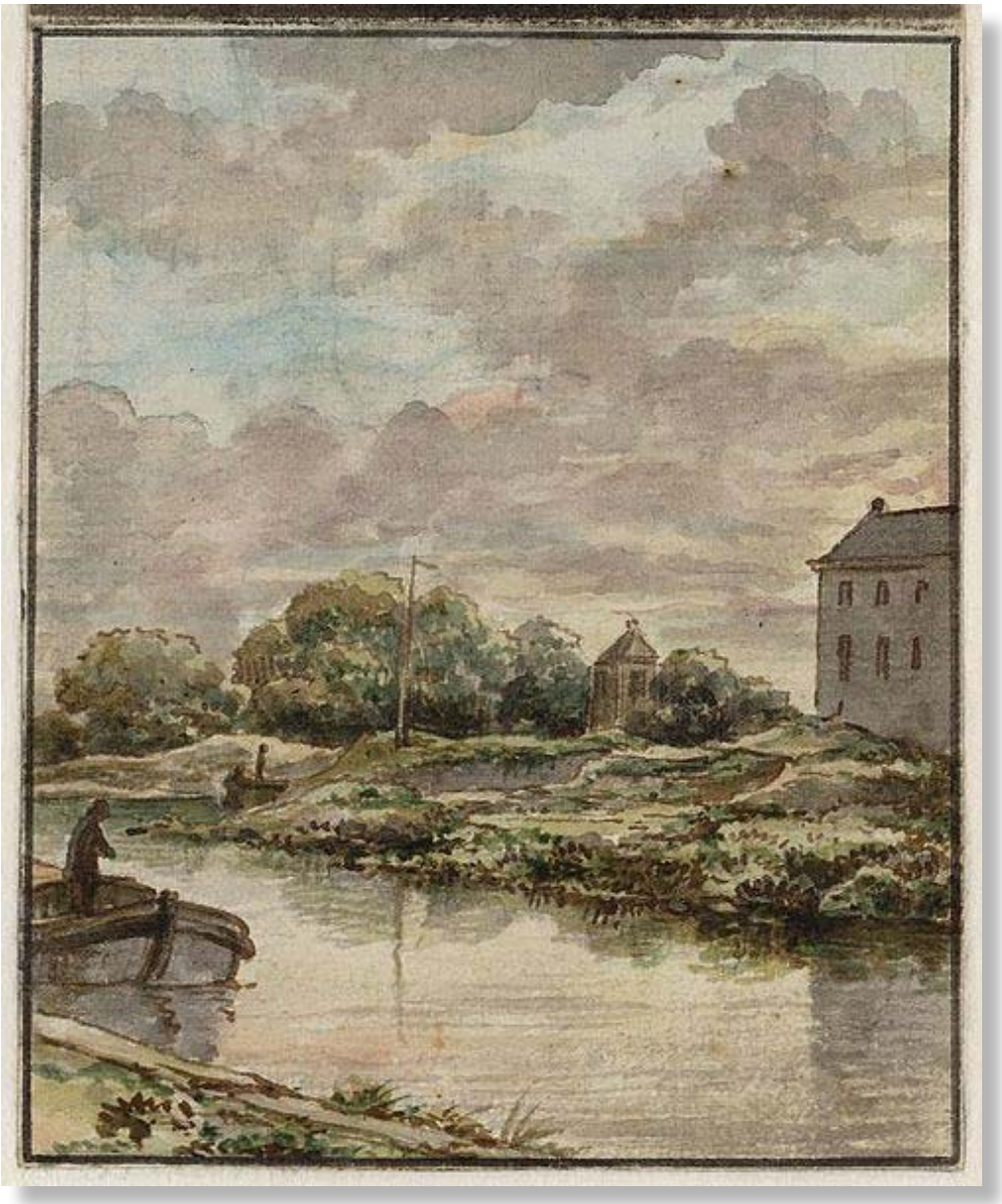
Omgeving

Om dezelfde redenen als aan de westzijde van de Amstel was ook hier zoveel ruimte tussen Prinsengracht en Lijnbaansgracht dat de Achtergracht ook hier doorgetrokken werd, zij het dat op een moment – ter onderscheiding – het voorvoegsel *Nieuwe* ervoor kwam, net als bij de hoofdgrachten overigens. Ook kwam de Ach-

Boven: Zicht over de Amstel naar de Hoogesluis en Weesperpoort. Aan de Amstel de herbergen Lokhorst en De IJsbreker, vertrekpunten van trekschuiten en veren naar Weesp, Muiden en Naarden.
Links: De omgeving van het Weesperplein op een kaart van 1720

tergracht niet direct uit op de Amstel, maar via de Onbekendegracht op de Nieuwe Prinsengracht. De totale ruimte tussen Amstel en plein werd door het Stadsfabrieksambt in beslag genomen. Voor het grootste deel door de Stadstimmerwerf en verder voor een ingewikkelde waterhuishouding, die deels ondergronds de sluiskolk van de Amstelsluis verbond met het schone deel van de Singelgracht, ten oosten van de waterkering onder de brug naar de Weesperpoort. Daar hoorde ook een vuilwater-rosmolen bij die de Lijnbaansgracht van het Amstelwater scheidde. Ook het deel achter de bebouwing aan de Weesperstraat tot de Onbekendegracht was voor de stad en herbergde de Stadshoutwerf. De omgeving van het Weesperplein en de Weesperstraat werd wel de *Komkommerbuurt* genoemd, een naam die de Joodse Amsterdammers ervoor bedacht hadden.

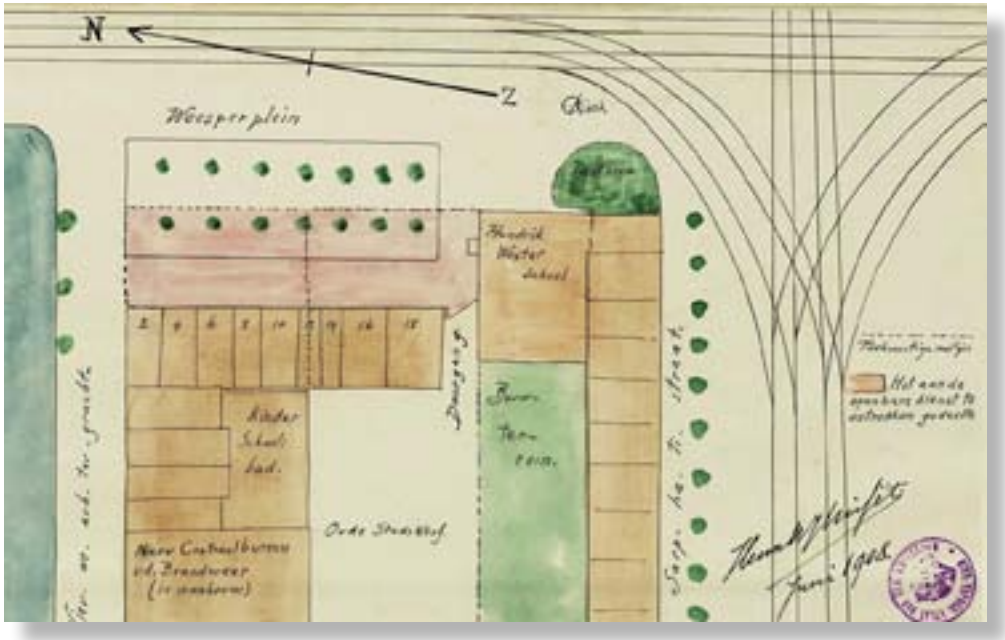
Ten oosten van de Weesperstraat leed de Vierde Uitleg onder een in-



Boven: Het Roeterseiland, dat in 1785 nog steeds braak lag en hoogstens wat vervuilende industrie herbergde, zoals een brandgevaarlijke glasblazerij en een ijzergieterij.

Links: De toegangspoort van de Stadstimmerwerf aan de Nieuwe Achtergracht.

zakkende vraag naar bouwgrond en bleef het land soms anderhalve eeuw braak liggen en fungeerde hoogstens als agrarisch land, zoals het Varkenseiland. Dat lag gebroederlijk naast het Roeterseiland met zijn stinkende brandewijnstokerijen, ijzergieterij, glasblazerij, behangseldrukkerij, enzovoort. Afval van de stokerijen diende weer tot varkensvoer. Verspreid daartussen stond hier en daar een huis. Het Varkenseiland werd slechts door een strookje huizen van het plein gescheiden (zie grote afbeelding pag. 43).
In 1864 werd de Lijnbaansgracht van Weesperplein tot Roetersburgwal gedempt, de kade tot Valckenierstraat omgedoopt en de gedempte gracht bebouwd met het front van de huizen naar de Sarphatistraat. In 1873 werd de Roetersburgwal of Roetersgrachtje gedempt en verder Roetersstraat genoemd. In 1905 werd de rest van de Lijnbaansgracht tot de Muidergracht gedempt en eveneens Valckenierstraat.



Boven: *Herman Misset legde een eeuw geleden nauwkeurig vast wat er toen in de stad definitief verdween. Het stadsbestuur kon niet wachten af te rekenen met het verleden en sloopte alle oude gebouwen, straten en grachten, enzovoort, die zij in de weg vonden staan bij doorbraken voor het moderne verkeer. Deze afbraak was echter niet voor het verkeer maar voor een groot gebouw, die het plein een nieuw aanzien moest geven: de Diamantbeurs (foto rechts, 1929).*

Links: *De plattegrond van de westelijke helft van het Weesperplein, waarop aangegeven wordt welk deel van het plein geofferd werd voor de bouw van de Diamantbeurs (roze vlak).*

Joodse Invalide

Een groep mensen viel op het gebied van zorg in de negentiende eeuw tussen wal en schip: de bejaarde, chronisch invalide joden. Het Nederlands Israëlitisch Ziekenhuis had deze groep mensen vanwege ruimtegebrek in het stedelijke Werkhuis (een armenhuis) aan de Roetersstraat geplaatst. De vereniging 'Touroh Our' (de Leer is het licht), die onder leiding stond van rabbijn Meyer de Hond (1882-1943) trok zich het lot van deze groep aan. De Hond schreef naar aanleiding van zijn bevindingen in het Werkhuis in 1911 een brochure, getiteld 'Een Joods hart klopt aan uw deur'. Deze brochure werd de aanleiding tot de oprichting van een apart tehuis voor joodse invaliden. In 1924-'25 werd aan de Achtergracht 98 een gebouw neergezet dat na 1933 door de toestroom van veel Joodse vluchtelingen snel te klein bleek. Het terrein aan het Weesperplein, waar de diamantclub Concordia had gestaan, werd aangekocht. In 1936 werd de eerste steen gelegd en een jaar later, op 19 september 1937, werd het gebouw ingewijd. Het 'Glazen Paleis' zoals het gebouw genoemd werd, was ontworpen door de architecten Staal en Oesterman. Het tehuis bood plaats aan ruim driehonderd invaliden. Een jaar na de inwijding, op 9 september 1938, bracht prinses Juliana een bezoek aan het gebouw. Toen de Tweede Wereldoorlog uitbrak, woonden meer dan 400 invaliden in het tehuis. Directeur I. Gans heeft het uitbreken van de oorlog niet meer meegemaakt; hij overleed in 1938.

De eerste jaren van de oorlog probeerde men de dagelijkse gang van zaken in het tehuis zo goed mogelijk door te laten gaan. Maar nadat in januari 1943 'Het Apeldoornsche Bosch' was leeggehaald, begreep men dat ook voor de 'Joodse Invalide' het onheil niet afgewend kon worden. Op 1 maart 1943 werden in totaal 256 verpleegden en verplegenden door de Gestapo opgehaald en gedeporteerd. Ook zuster Mok werd met de weduwe van directeur Gans en twee van haar kinderen weggevoerd. De directeur, dr. Buzaglo, werd een paar dagen later met vrouw en kind gedeporteerd. Enkele bewoners en verplegers van het tehuis zijn ontsnapt, maar slechts een klein aantal heeft uiteindelijk de oorlog overleefd. Het gebouw zelf werd in de oorlog door de gemeente Amsterdam als ziekenhuis ingericht en bleef tot 1996 als Weesperpleinziekenhuis bekend. Nu heeft de GG&GD het in gebruik, o.a. als SOA-polikliniek.

Diverse bronnen, w.o. Stadsarchief

Weesperpoortstation

Eerder nog dan de spoorlijn naar Haarlem geopend werd lag er in 1931 een plan van overste W.A. Bake voor een spoorlijn van Amsterdam naar de Duitse grens, via Utrecht en Arnhem. Koning Willem I, een groot voorstander van verbetering van de infrastructuur, nam het plan aan en benoemde een commissie ter voorbereiding van deze lijn. In 1938 volgde een Koninklijk Besluit waarin de onteigening van de benodigde gronden werd geregeld. Ter financiering werd een lening uitgeschreven (er waren er meerdere nodig) die door de koning gewaarborgd werden. Niet eerder dan eind 1843 was de spoorbaan tot Utrecht gereed en reed tweemaal daags een trein heen en terug. In 1845 was ook het deel Utrecht-Arnhem gereed en op 14 mei 1845 werd de lijn feestelijk geopend. Enkele dagen later droegen de concessiehouders het spoor over aan de nieuwgevormde Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij. Een deel van de vennoten was Engels, wat nogal wat venijnig commentaar opleverde. Het station Rhijnspoor lag recht tegenover de Weesperbarrière en met het rangeerterrein en de nodige gebouwen en loodsen nam het complex een groot gebied ter weerszijden in. Waar in andere delen van de stad aan de stadszijde tussen bolwerken geplempt werd kreeg de Rhijnspoorweg maatschappij het voor elkaar dat dit juist op de tegenover liggende oever gebeurde, iets dat aan de loop van de Singelgracht vandaag nog goed te zien is. Daardoor kon niet alleen de rangeerruimte vergroot worden maar kon ook een aftakking naar het

Boven: Het prilste begin van station Rhijnspoor, hier op een foto uit 1857. De vestbrug en de Weesperpoort zijn gesloopt en vervangen door een barrière.

Rechts: De overkapping die ijdens de verbouwing van 1858 naar Engels voorbeeld taangebracht werd op een foto uit 1902.

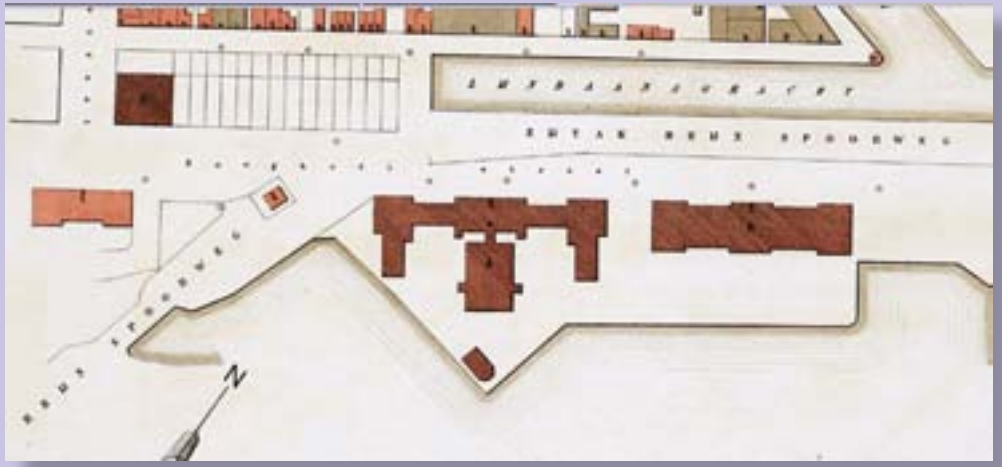
Entrepotdok aangelegd worden. Dit Dokspoor liep tot 1908 langs de noordzijde van de Sarphatistraat en langs de Muidergracht. De spoorbrug over de Singelgracht voor die lijn ligt er vandaag nog als Spinozabrug. In 1858 werd het stationsemplacement verbouwd en kwam de bekende gietijzeren stationsoverkapping naar Engels ontwerp tot stand, de eerste in zijn soort in Nederland. In 1880 werd bij de Omval een aansluiting gemaakt op het Oosterspoor, dat door de HIJSM werd geëxploiteerd. Op 15 oktober 1891 naam de Staat de bezittingen van het Rhijnspoor over (á f 38 miljoen) en werd de exploitatie door de Staatsspoorwegen overgenomen, die overigens geen staatsonderneming was. Station Rhijnspoor heette vanaf die overname Weesperpoortstation. Na ophoging en kruisingsvrij maken van het Oosterspoor vanaf 1933 en de bouw van het Amstelstation in 1939 werd het stuk spoor tussen station

WP en het Amstelstation opgeheven en het Weesperpoortstation afgebroken. De vrijgekomen grond, die staatseigendom was, werd door de gemeente Amsterdam overgenomen. Er werd een weg aangelegd in het verlengde van de Weesperstraat, de Wibautstraat, die bij het Amstelstation aansloot op de Gooiseweg. Het begin van de Wibautstraat werd het Rhijnspoorplein, waaraan het Rijk weer grond terugkocht voor de bouw van het grote kantoor van de Rijksbelastingen en er tegenover de Raad van Arbeid, de Rijksverzekeringsbank en voorloper van de Sociale Verzekeringsbank (SVB).

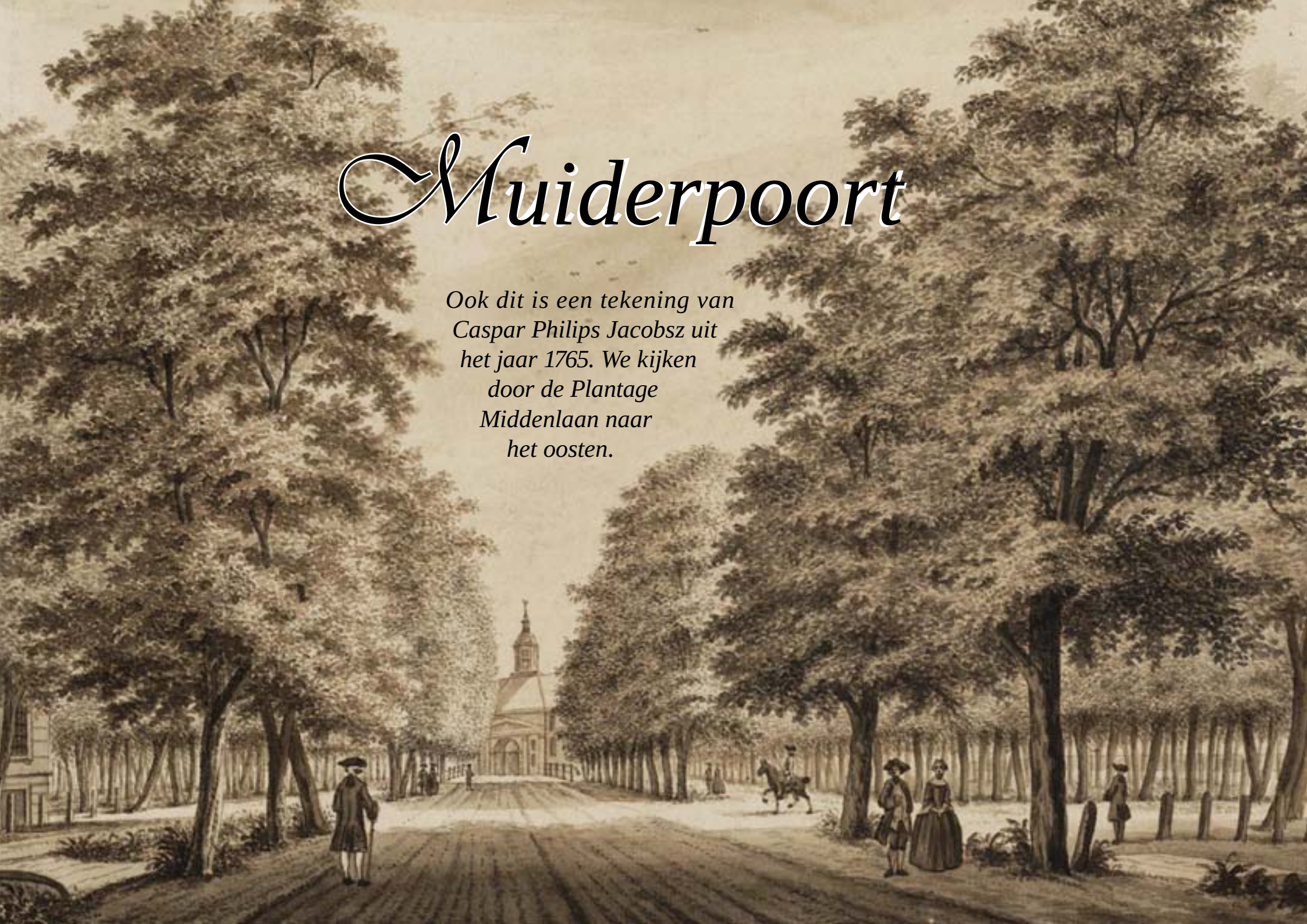
Boven: Het Weesperpoortstation van het zuiden gezien. Het meest rechtse spoor is het Dokspoor, dat via een spoorbrug over de Singelgracht naar de Sarphatistraat voerde. Daar wrong het spoor zich tussen straat en Plantage Muidergracht in langs de Muiderpoort naar het Entrepotdok.

Links: Het Weesperplein en het Weesperpoortstation in 1938, kort voor de sloop van het stationsemplacement.

Op het ontstane Rhijnspoorplein bleef de Gooise stoomtram, die station WP als beginpunt gebruikte, zijn halte houden.



Links: De Gooise Stoomtram op het emplacement van het Weesperpoortstation.
Li.ond.: Detail uit de kaart van Loman van buurt W, met daarop de spoorbrug naar de Sarphatistraat. Door het spoor kon tot 1908 de Sarphatistraat noordzijde vanaf de Roeterssloot (Pancrasstraat) niet bebouwd worden. Het hier nog open stuk Lijnbaansgracht, tot waar die samenkwam met de Plantage Muidergracht, werd in 1905 gedempt. Het grote gebouw aan de zuidzijde van de Sarphatistraat is het Rijkshospitaal (Infirmerie) en rechts daarvan het Rijks Kledingmagazijn.
Onder: De Wibautstraat in wording, hier in 1968 tijdens de grootscheepse herinrichting van het Rhijnspoorplein en het maken van de onderdoorgang in de Mauritskade.



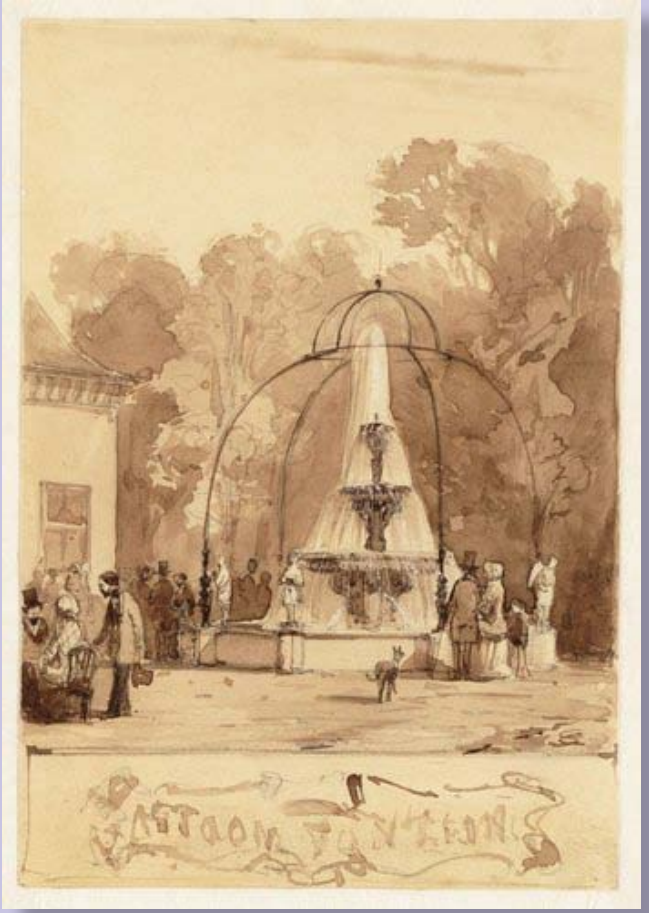
Muiderpoort

Ook dit is een tekening van Caspar Philips Jacobsz uit het jaar 1765. We kijken door de Plantage Middenlaan naar het oosten.

Nu rijst er een probleem, want voorzover bekend is er voor het wagenplein binnen de Muiderpoort nooit een naam in gebruik geweest. Ook al is er vandaag niets meer van te bekennen, het plein was net zo groot als bijvoorbeeld het Weesperplein. Niet alleen met de naamgeving werd het kwakkelen in dit stadsdeel, ook de verkoop van grond lag eind zeventiende eeuw helemaal stil, wat een grote strop voor het stadsbestuur betekende. Het hele gebied tussen Lijnbaans- en Nieuwe Herengracht en tussen Muider- en Nieuwe Rapenburgergracht (nu Entrepotdok) werd daarom gereserveerd voor wandelpark, tuinen en lusthoven, bekend geworden als *de Plantage*. Alle huurcontracten waren kortlopend, er mocht niet anders gebouwd worden dan lichte bouwsels, theekoepels, tuinhuisjes, enz. De grotere stenen gebouwen werden door of op initiatief van de stad neergezet. Het terrein werd doorsneden door lanen en dwarslanen, de ruimte in *parken* verdelend. Er verschenen kleine uitspanninkjes, lusthoven

De Fransche Tuin

Vanaf 1688 was midden in de Plantage een stadsherberg gevestigd. De uitspanning heeft tot 1861 bestaan, sinds 1850 onder de naam Fransche Tuin. Er bevonden zich fonteinen die door middel van een stoomwerktuig gingen spuiten, zoals de aloëfontein. Deze had "den vorm en de volstrekt begoochelende gedaante en tekening eener Aloeplant in sierlijke vaas", zo wist het tijdschrift De Honingbij in 1851 te vertellen. Springer maakte een aantal tekeningen van de Fransche Tuin. Onder deze tekening van de fontein schetste hij een banderol en noteerde hierin "stoom fontein".



Tekening: Cornelis Springer (Amsterdam 1817-1891 Hilversum)

en pleziertuinen. In 1844 opende een zekere A. J. de Boer er de Fransche Tuin, een uitspanning met een doolhof, fonteinen, prieeltjes, een Turkse tent en een veranda van Oosterse bamboe. Een van de grootste bekoringen was de Aloëfontein met een waterstraal die een bronzen kogel zwevende hield.
Achter de poort weken de parken O en P terug van de Muiderstraat (nu Plantage Middenlaan), daarmee de ruimte scheppend voor het wagenplein. Net als bij het Weesperplein werd de Lijnbaansgracht (of Baangracht) ter plaatse van het plein niet overkluisd of in een riool verlegd, maar lag er een brug van het plein naar de poort. Over de Plantage, Artis en het Entrepotdok (in 1827 als zodanig ingericht) is een apart artikel ter beschikking: De Plantage.
In 1877 kocht Artis park O en bijna de helft van het wagenplein en bouwde architect G. B. Salm in 1881-'82 het *Aquarium* aan de tot de

Muidergracht verlengde Muiderstraat, die in diezelfde periode officieel Plantage Middenlaan ging heten. Er is spraakverwarring mogelijk tussen Lijnbaans- en Muidergracht. Oorspronkelijk liep de Lijnbaansgracht van de Amstel door tot de Nieuwe Vaart en sloot de Muidergracht daar op aan. Toen in 1905 het deel van de Lijnbaansgracht van die samenkomst tot de Roetersburgwal gedempt werd ging het restant tot de Nieuwe Vaart Muidergracht heten, die vanaf dat moment quasi met een bocht om de Plantage liep.
De Muiderstraat was de uitvalsweg naar Diemen, Muiden, 's-Gra-

Boven: In 1882 werd op een deel van het wagenplein achter de Muiderpoort het aquarium van Artis opgeleverd.
Links: De Nieuwe Prinsengracht liep aanvankelijk door tot de Rapenburgergracht. Toen Artis bezuiden deze gracht uitbreidde werd eerst een pontje ingezet om de bezoekers naar de overkant te zetten. In 1878 werd dit deel van de Nieuwe Prinsengracht gedeeltelijk gedempt, met uitzondering van een aantal grote waterpartijen.

venland en het Gooi en begon bij de voormalige (derde) Sint Anthoniespoort van de Tweede Uitleg, aan het eind van de Joden Breestraat. De straat volgde eerst de voormalige Sint Anthoniesdijk, die echter tijdens de voorbereidingen voor de Vierde Uitleg ten oosten van de Nieuwe Herengracht verlegd werd over de Hoogte Kadijk. Na slechting van de oude dijk maakte de Muiderstraat bij de Hortus Medicus een slinger om op de geometrisch gerooide hoofdlaan van de Plantage aan te sluiten, die later Plantage Middenlaan ging heten.

Muiderpoort

Deze poort was als eerste van het gelijkvormige drietal Utrechtse-, Weesper- en Muiderpoort aan de beurt. Omdat de Oostelijke eilanden beschermd moesten worden begon de aanleg van de verdedigingwerken in deze hoek zo snel mogelijk. Van deze haast kreeg men snel spijt; de Muiderpoort was tussen de bolwerken Oosterbeer en Outewael gepland en de eerste steen werd op 3 oktober 1659 al gelegd. Dat alles vermeldt Commelin in 1693 in zijn stadsbeschrijving. Abrahamse weet waarom het mis ging (De Grote Uitleg, p. 134-135). Door gewijzigde plannen met het scheepsbouwgebied langs de Nieuwe Vaart werd in het verlengde van de Rapenburgergracht verder gegraven en bleek deze Nieuwe Rapenburgergracht tegenover de in aanbouw zijnde poort uit te komen. Men besloot het al gebouwd (8 á 9 voet boven het fundament) weer af te breken en de poort naar de volgende courtine te verplaatsen, tussen de bolwerken Outewael en Muiden. Opnieuw werd een eerste steen

Boven: De eerste Muiderpoort over de Singelgracht gezien.
Rechts: In 1769 zakte de eerste Muiderpoort van zijn fundament en werd als verloren beschouwd. Het jaar erop begon de herbouw van de nieuwe poort.

gelegd, nu in 1663. Toch ontliep deze poort de bezuinigingsronde tijdens de bouwperiode en werd als enige van de drie volledig in natuursteen opgetrokken. Dat is slecht bekomen, want daardoor was de poort ook zwaarder dan zijn evenbeelden en gleed hij in 1769 schuin weg van zijn fundament. Nu hoeft dat niet perse aan het fundament of het gewicht van de poort te hebben gelegen, want in de hele polder Over-Amstel was de bodem onbetrouwbaar. Later zakten ook de vestingwerken bij de bolwerken Zeeburg, Diemen en Muiden spontaan weg, waarbij hele panden metselwerk voorover in de Singelgracht vielen. In 1770 begon de nieuwbouw naar een volledig nieuw ontwerp van stadsbouwmeester Cornelis Rauws in Lodewijk XVI-stijl. Voor de poort lag weer de gebruikelijke stenen brug met twee ophaalbruggen. Vermeldenswaard is de, ook door het ontlopen van de bezuiniging, monumentale buitenpoort. Deze

was fraaier en zwaarder uitgevoerd dan die van de andere poorten (zie afbeelding pag. 56 rb). Bij de herbouw van de poort 1770-’72 werd ook de buitenpoort (hamei) vervangen door een hekkepoort, natuurstenen zuilen met smeedijzeren hekken. Toen deze hekkepoort eind negentiende eeuw voor het verkeer moest wijken vond men het de moeite waard hem te behouden. In 1898 werd hij afgebroken en opgeslagen en in 1938 als toegangspoort van het Zuiderzeepark, nu Flevopark, weer opgebouwd voor een tweede leven.
De nieuwe poort was bij het slechten van de vestingwerken (1840-’50) nog zo vers en tiptop in orde dat men besloot hem te laten staan en tegen het einde van de eeuw een tweede brug naast de vestbrug

Links: Het Dokspoor wurmde zich tot de opheffing van de lijn in 1908 tussen Poort en Singelgracht door. Voor de voetgangers werd een loopbrug gebouwd.
Onder: De ingang van de 'Roomtuintjes', een uitspanning aan de Buitensingel.

te leggen voor het zwaarder wordende verkeer. De AOM liet voor het in 1884 doortrekken van de paardentram Dam-Plantage Middelaan naar de Linnaeusstraat een houten brug naast de vestbrug leggen, die in 1902 weer werd afgebroken, nadat de vestbrug verbreed was (zie foto links). De AOM was toen al door de Gemeentetram overgenomen. In 1905 werd het Dokspoor opgeheven en kon de omgeving van de poort grondig op de schop. De treinrails werden verwijderd en de fundering van overgang en voetgangersbrug werden benut om een nieuwe brede brug naast de poort te leggen. In plaats van elke gewonnen meter te bebouwen werden rondom plant-

soenen aangelegd, iets waar we vandaag nog plezier van hebben.

Voorplein

Tegenover de poort lag het Muiderbos. Net als bij de vorige poorten van de Vierde Uitleg liep de uitvalsweg niet snoerstrak vanaf de poort naar buiten. Het verkeer moest om het Muiderbos heen naar de Oetewalerweg (nu Linnaeusstraat) en verliet dan in zuidoostelijke richting de Buitensingel. Aan de Buitensingel en Oetewalerweg lagen een aantal herbergen en uitspanningen, zoals de *Roomtuintjes* en de *Oranjeboom*. De herbergen vingen reizigers op die 's nachts de poort niet meer binnenkwamen en de uitspanningen Amsterdammers die 's zondags de stad ontvluchtten op zoek naar wat vertier. De Roomtuintjes dankte overigens zijn naam aan de

veehandelaren die er overnachtten. Als vergoeding mocht de herbergier de gestalde koeien melken en de room aan gasten verkopen.

Omgeving

Tussen de Muiderpoort en de Oranje-Nassaukazerne moet het dorp Houtewael hebben gelegen, dat door de dijkdoorbraak van 1651 nagenoeg van de kaart geveegd werd. Dit dorp is de naamgever van alle schrijfwijzen van dorp en weg, zoals Outewael, Oeterwaal,

Boven: In 1926 opende op de plaats van het Muiderbos en de Oostergbegraafplaats het Koloniaal Instutuut voor de Tropen (KIT).

Links: Gedeeltelijk in en deels ten zuiden van het Muiderbos werd de (Oude) Oosterbegraafplaats ingericht. Hier tussen de bomen door de ingang.

enzovoort. Het werd nooit meer herbouwd want de Amsterdamse vestingwerken lagen boven op de plek waar het ooit gelegen had. Dat was geheel zoals de bewoners van het geplaagde dorp gewenst hadden; zij waren nu Amsterdammer geworden.
Op 1 januari 1866 werd deels in het Muiderbos de Oude Oosterbegraafplaats geopend. Omdat het stadsbestuur niet langer wilde dat er begraven werd binnen de stadsgrenzen kwamen op een aantal plaatsen buiten de stad nieuwe begraafplaatsen, waaronder deze Oude Ooster. In 1894 was de plaats vol en werd op 1 mei van datzelfde jaar de Nieuwe Oosterbegraafplaats in de Watergraafsmeer geopend. Toen de oude geruimd was kwam op dit terrein het Koninklijk Instituut voor de Tropen, met het bijbehorende museum, dat in 1926 geopend werd.

Boven: Niet alleen Artis kaapte een stuk van het wagenplein, ook aan de overzijde werd de rooilijn van de Plantage Middenlaan doorgetrokken tot de Muidergracht. Op het voormalige wagenplein verscheen een rij woonhuizen, waarvan het hoekhuis door een torentje gekroond werd. Van 'plein' was toen niet veel meer te bekennen.
Rechts: Plantage Middenlaan in de richting van brug nr. 264 over de Plantage Muidergracht met links het aquarium. Alhoewel we er vandaag weinig van merken ligt deze brug en die over de Singelgracht er nog steeds. Alleen het wegdek doet anders vermoeden.

De topografische bijzonderheden van Amsterdams ontwikkeling

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

Middeleeuws Amsterdam

- De cope-ontginning van Amstelland
- Poerte ende Vrihede van Amstelredamme
- De eerste 300 jaar in het bestaan van Amsterdam
- Stadspoorten op de Nieuwendijk
- Is de Nieuwezijds wel gegraven?
- De kop van de Nieuwendijk, een 14e-eeuwse stadsuitbreiding
- De Boerenwetering en zijn loop door Amsterdam
- Hoe oud is het Damrak als kade langs de Amstel?
- Middeleeuwse kloosters van Amsterdam
- Het Sint Anthonius gasthuis (Leprozenhuis)

∗ Het Leprozenhuis te Amsterdam, I. H. van Eeghen 1955

- Het Kartuizerklooster Sint Andries ter Zaliger Haven
- In den Uutersten Nesse bider Amstel; Kloosters en Binnengasthuis
- De metamorfose van die Plaetse tot de Dam
- Amsterdam, van Heren, van bisschoppen en van graven
- Amsterdam, van Hoeken en Kabeljauwen
- Pacificatie, Satisfactie & Alteratie
- Schuilkerken in Amsterdam, Anneke Huijser
- Het Papeneiland

Amsterdams nijverheid, handel en transport

- Markten van Amsterdam (locaties door de eeuwen gevolgd)

* Botermarkt en Kaasplein, Dr. A. Halberstadt 1910

- Beurtvaarders, trekschuiten en overzetveren
- Middeleeuwse bierbrouwerijen in Amsterdam
- Vroege industriegebieden: Stadsrietlanden, Zaagmolensloot, Mennonietensloot, Overtoomsevaart, Kwakerspoel en Zaagmolenbuurt

∗ Molens in Stadsrietlanden, Mr. J. H. van den Hoek Ostende

∗ Het einde van de korenmolens op de bolwerken aan de Singelgracht, Mr. J.H. van den Hoek Ostende, 1972

∗ Precario en Windgeld, Mr. J.H. van den Hoek Ostende, 1969

- Geschiedenis van Rederij J.H. Bergmann
- Geschiedenis van Rederij Boekel
- Geschiedenis van het Leidseplein en Hirsch & Cie
- De geschiedenis van de Haarlemse tram (NZH)
- De geschiedenis van de Waterlandse tram (NHTM)
- Straattypen en standwerkers
- Straathandel
- Stadschroniqueurs in de 17e en 18e eeuw
- Topografische tekenaars in Amsterdam
- Topografische fotografen in Amsterdam
- Amsterdamse architecten
- Wereldtentoonstelling van 1883
- Samuel Sarphati, visionair en entrepreneur
- Casino, Musis Sacrum en Huize Bob
- Van Liesveldsche Bijbel tot Beursplein 5: Bible Hotel
- Brouwerij De Hooiberg & Die Port van Cleve
- Nederlandsche Scheepbouw Maatschappij
- Pleisterbeeldengieter Carel Sartori, Anneke Huijser

Amsterdam havenstad

- Zeehaven in beweging, alle locaties tot WOII

○ Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeneiland

∗ Opkomst der Amsterdamse haven, W. H. M. de Fremery

∗ Geschiedenis Amsterdamse scheepsbouw, Dr. L.van Nierop

∗ Scheepsbouw te Amsterdam in vroeger eeuwen, F.G.M. Douwes

- Van Petroleumhaven tot grootste benzinehaven ter wereld

Stadsuitleg 1578-1596

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

Stadsuitleg 1609-1700

- De Derde en Vierde Uitleg 1609-1700
- Masterplan of toeval? Over de Derde en Vierde Uitleg

- Die Verheelinghe; geschiedenis van de Leidsegracht
- De Amsterdamse schans en bolwerken
- De Trapjesschans, een nijver stukje Schans
- ○ Geschiedenis van het Leidseplein en Hirsch & Cie
- Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeneiland
- De vijf grote wagenpleinen
- Het ontstaan van de Jordaan
- Gangen en hoven van de Jordaan
- De vertraagde bebouwing van de Driehoekstraat
- De Plantage, een geslaagde mislukking
- Amstelkerk, noodgebouw met eeuwigheidswaarde

Stadsuitleg 1877-1921

- Annexaties 1877-1921
- Huisnummering in Amsterdam (1796-1876)
- Stadsontwikkeling en de politiek
- Spaarndammerbuurt en Zeeheldenbuurt
- Van Smalle Pad tot Planciusstraat
- Het Museumkwartier en de Waskaarsenfabriek
- Stads- en Godshuispolder, een stukje Amsterdam in de polder
- De Da Costabuurt en de Réveilbeweging, Ria Scharn
- ∗ Westerplantsoen in de Zeeheldenbuurt, A. Huyser
- ∗ De wet kent geen steden, Drs. J. P. Janse, 1992 (annexatie Nieuwer-Amstel)
- ∗ Dorpse straten in de stad, Ph. Spangenberg 1995-1996
- ○ Het IJ en de IJpolder

Amsterdam-Noord

- Volewijckslanden en Buiksloterham, de ruggegraat van Noord
- ○ De geschiedenis van de Waterlandse tram
- Industrie Buiksloterham door Wim Huissen
- ENTOS door Wim Huissen
- ELTA door Wim Huisen
- ○ Nederlandsche Scheepbouw Maatschappij door Ruud van der Sluis

Verkeersdoorbraken

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

Amsterdam en het water

- Amsterdams Waterstaat
- Raadselachtige waterwerken
- Sluizen, keringen en duikers in Amsterdam
- Donkeresluis
- ‘t IJ, van getijdekreek via waterwolf tot droogmakerij
- Van open havenfront tot Open Havenfront
- De geschiedenis van de Kostverlorenwetering en de overtoom
- Aanloop tot het Noordzeekanaal, Amsterdam op z’n smalst

Diversen

- Hoe komt de Mirakelbrug aan z’n naam?
- Remonstrantenkerk, de Rode Hoed
- Metamorfoses, wat stond hier vroeger ook alweer? Ria Scharn
- Sint Pietershal in de Nes
- Pakhuis Oostenburg, Fons Baede
- Nieuwe Doelenstraat, Robert Raat
- Regeringsjubileum Willem III in 1874, Paul Graalman
- ∗ Ons Gouden Vondelpark, gedenkboek t.g.v. 50-jarig bestaan in 1914

Jaarboeken, enzovoort

- Index quizpagina’s 2014 en later, met kleinere onderwerpen
- Jaarboek 2015, 50 opstellen over Amsterdamse items
- Jaarboek 2016, 11 opstellen, idem
- Jaarboek 2017, 6 opstellen, idem
- Jaarboek 2018, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2019, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2020, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2021, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2022, 8 opstellen, idem (komt herfst 2023)