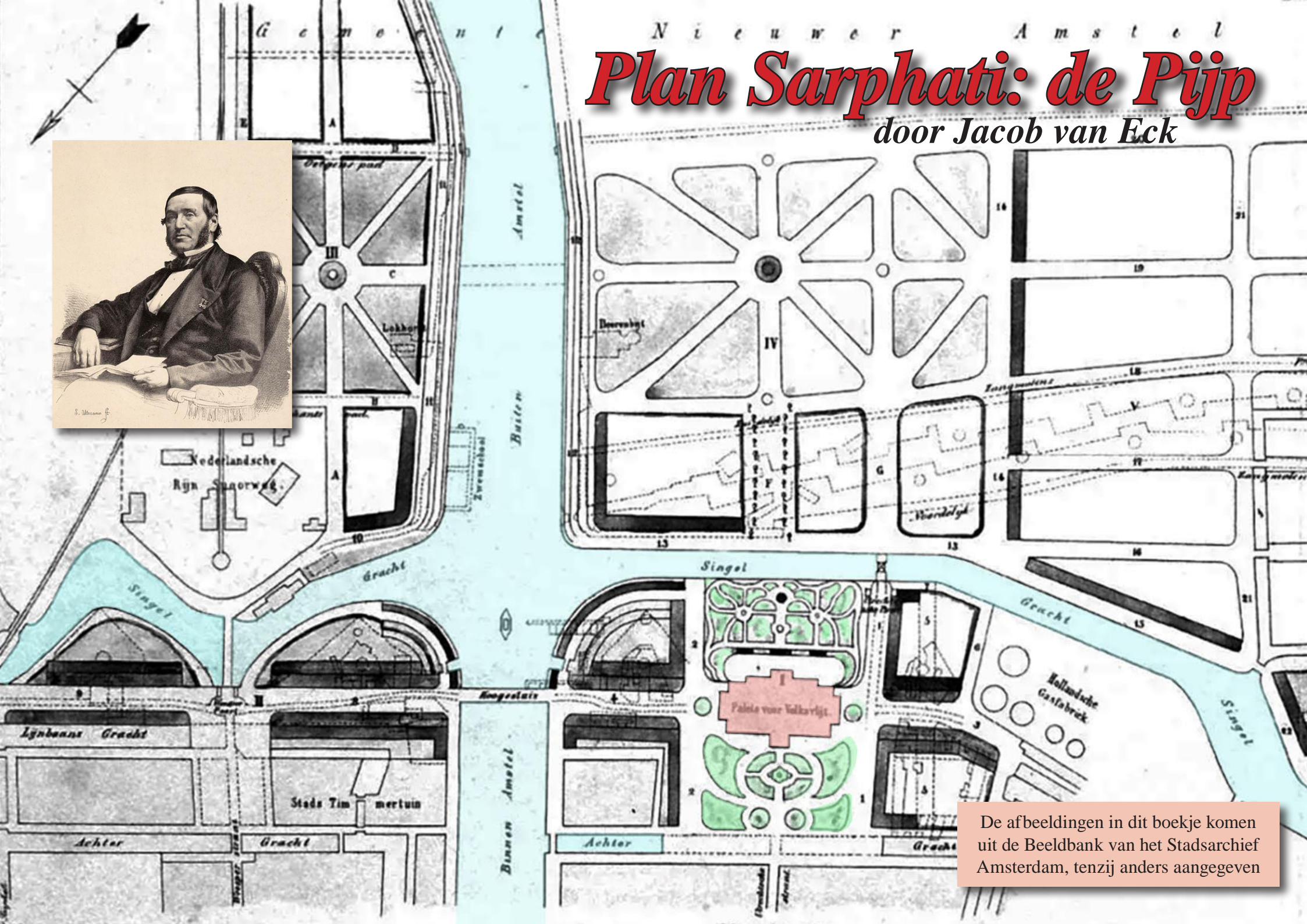


Nieuwer Amsterdam
Plan Sarphati: de Pijp
door Jacob van Eck



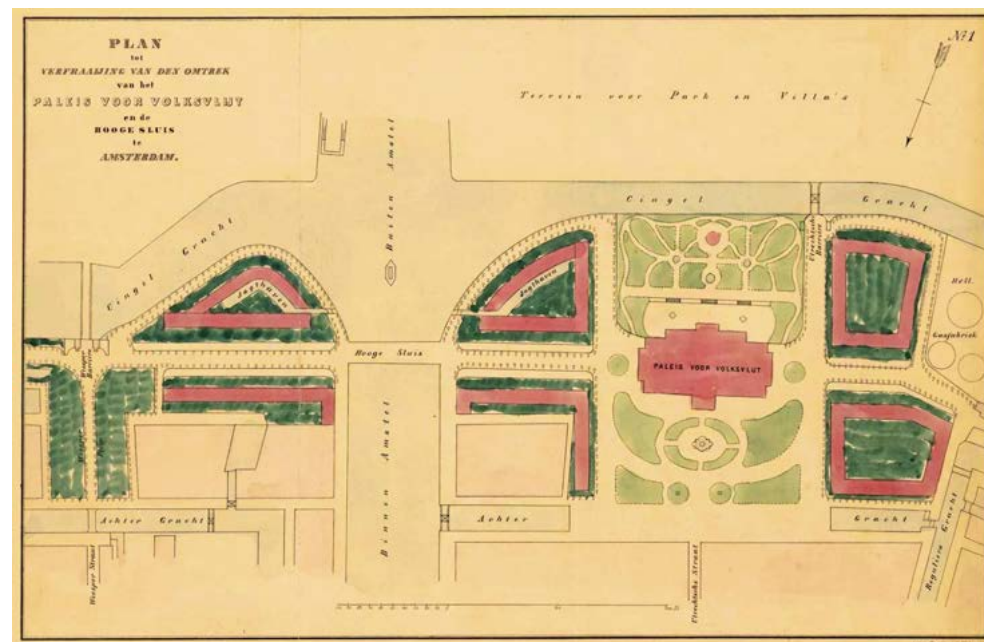
De afbeeldingen in dit boekje komen uit de Beeldbank van het Stadsarchief Amsterdam, tenzij anders aangegeven

Sadat in 1859 een aanvang was gemaakt met de bouw van 'zijn' Paleis voor Volksvlijt, presenteerde Samuel Sarphati in 1860 een plan voor de ontwikkeling van de omgeving ervan. Een tweede versie van het plan in maart 1862 overtuigde de gemeenteraad om Sarphati een concessie te geven voor het plangebied.

Het was voor het eerst in twee eeuwen dat er een planmatige stadsuitbreiding zou komen. Het plangebied lag deels binnen de Singelgracht en deels erbuiten. Dominant in het plan was het 62 meter hoge Paleis voor Volksvlijt, dat in de as stond van zowel de Utrechtsestraat als de straat naar de Hogesluis, sinds 11 mei 1870 Sarphatistraat vernoemd. Het plan had ook betrekking op de omgeving van de Hogesluis en op het gebied tussen Amstel, Singelgracht, Boerenwetering en de grens met Nieuwer-Amstel (ongeveer de huidige Ceintuurbaan).

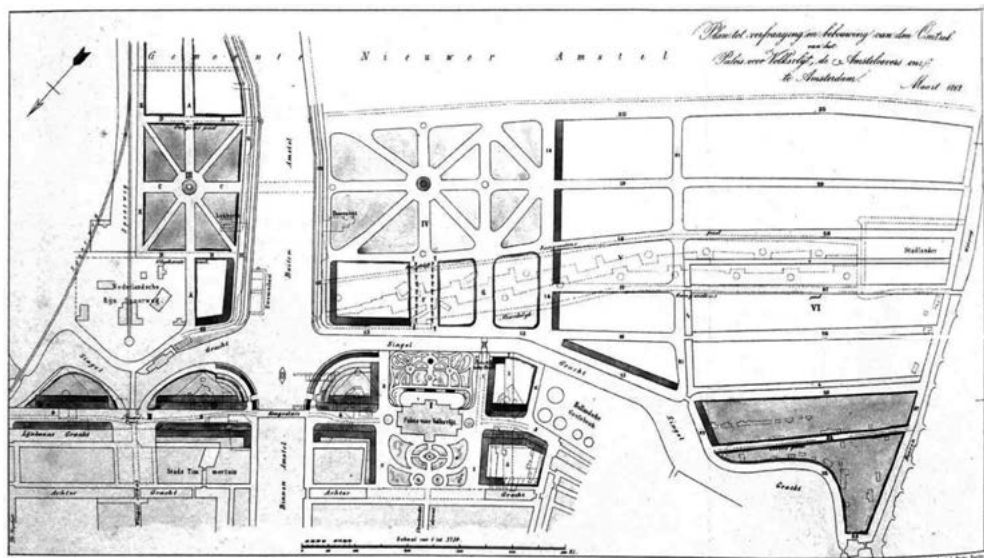
Volgen wij over de ontwikkeling van de latere Pijp nu verder het minutieuze verslag van Jacob van Eck, neergelegd in zijn boek "De Amsterdamsche Schans en de Buitensingel". Wij hebben ons niet bemoeid met de spelling die hij bij het schrijven van dit boek (tijdens de Tweede Wereldoorlog) hanteerde. Het woord is aan Van Eck.

Het door dr Sarphati ingediende plan was grootsch van opzet. Langs den Amstel tusschen het Zuidelijk Zaagmolenpad en de grens van de gemeente was een park van 10 bunders (=100.000 m²) ontworpen, met in het midden een breede laan met veel rijen boomen. Tusschen de Stadhouderskade en het aan te leggen park werden drie bouwblokken ontworpen, waarvan het blok gelegen aan den Amstel bestemd was voor den bouw van luthoven en villa's met aan de westzijde een weg van 50 meter breedte, die zoo geprojecteerd was,



dat men vanuit de ververschingszalen van het Paleis voor Volksvlijt de muziektent of andere te maken versiering in het midden van het groote park zou kunnen zien. De beide andere blokken tusschen het park en de Stadhouderskade zouden worden bebouwd met villa's en heerenhuizen. De weg langs den Amstel zou op 30 meter breedte worden gebracht en de weg langs de westzijde van het park, ongeveer waar thans de Sweelinckstraat is, was ontworpen op 25 meter, terwijl de bebouwing zou bestaan uit villa's en heerenhuizen. Het overige deel van het plan tot aan de Boerenwetering was volgens dr. Sarphati "overhaast opgemaakt" en niet meer dan een schets aangevende de richting van de op dat deel der gronden aan te leggen straten, waarbij het de bedoeling was om tusschen de ge-

- ▲ Dit plan van Sarphati ter verfraaiing van de omgeving van het Paleis voor Volksvlijt beperkte zich nog tot het gebied binnen de Singelgracht



schetste bouwblokken, naar gelang van de behoefte en de klasse van bebouwing, met hoornen te beplanten wegen, pleinen en plantsoenen aan te leggen. Dit plan had vele goede stedenbouwkundige eigenschappen, maar dr Sarphati had de financiële mogelijkheid van uitvoering zoo niet geheel verwaarloosd, dan toch als een bijkomend bagatel beschouwd, waardoor het grootsch opgezette plan onuitvoerbaar zou blijken tenzij men genegen was het met een groot geldelijk verlies daar te stellen.

Dwars door de ontworpen bouwblokken ten zuiden van het park en de naast gelegen bouwblokken liep de Zaagmolensloot en het noordelijke en zuidelijke Zaagmolenpad. Geen van de aanwezige molenwerven zou aan de nieuw ontworpen straten komen te liggen

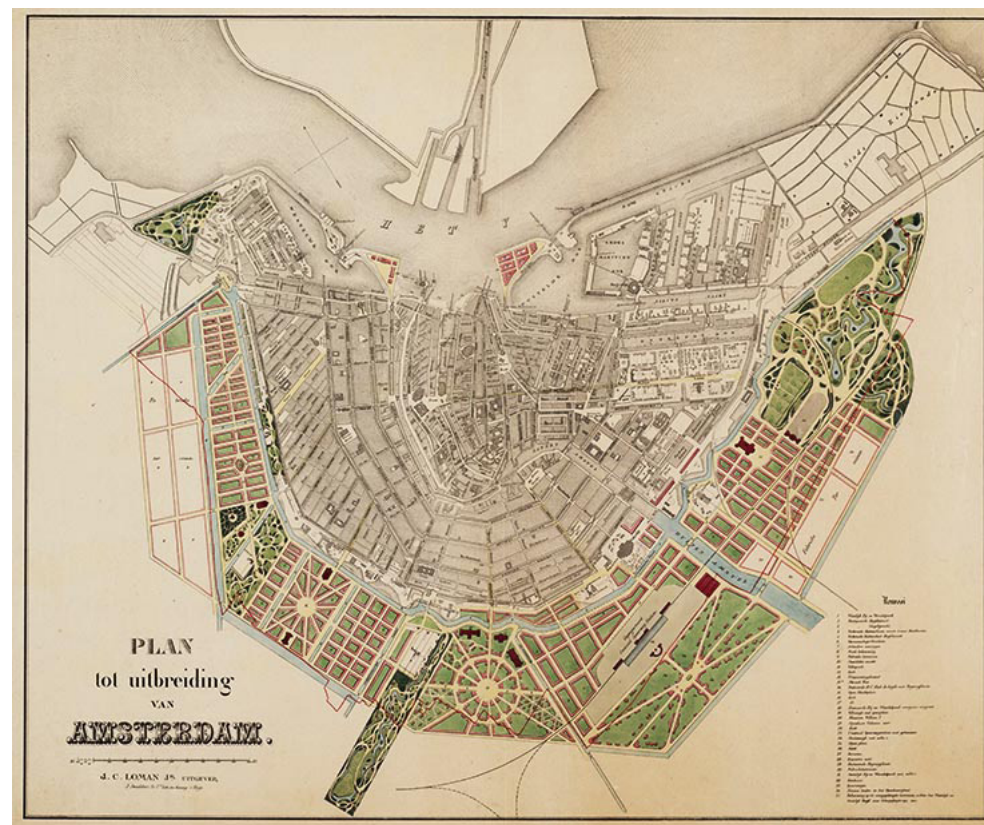
▲ *Het tweede plan van Sarphati ter verfraaiing van de omgeving van het Paleis voor Volksvlijt, dat ook het gebied buiten de Singelgracht tot aan de gemeentegrens van Nieuwer-Amstel (zie ook de omslag). De Zaagmolensloot is gestippeld aangegeven en de gemeentegrens met Nieuwer-Amstel als dubbele stippellijn bovenaan te tekening*

en tusschen die gronden en de nieuw te maken straten zou te weinig ruimte zijn voor een behoorlijke bebouwing. Van de daar gelegen elf molenwerven en opslagterreinen waren er in de jaren 1856, 1857 en 1860 reeds negen verkocht. De prijs, waarvoor de bezitters van de molens die gronden hadden gekocht, ongeveer 30 cts. per m² voor den in gebruik gegeven grond en 60 cts. per m² voor de verhuurde terreinen, was wel zeer laag, maar te voorzien was, dat zij bij verkoop een zeer belangrijk hooger prijs zouden eischen, aangezien die gronden waren gelegen aan een openbaar vaarwater en aan een openbaren weg, al was die weg ook maar een berijdbaar pad. Bovendien zou bij aankoop moeten worden vergoed de waarde van de opstallen, en molens waren geen goedkope bouwwerken.

Op 7 December 1864 verzocht dr Sarphati de concessie te mogen overdragen aan de “Nederlandsche Bouw Maatschappij”, welk verzoek op 16 Februari 1865 door den gemeenteraad werd goedgekeurd. Reeds spoedig zagen bestuurders van de “Nederlandsche Bouw Maatschappij” in, dat exploitatie van die gronden, zooals die door dr Sarphati in 1862 was voorgesteld, wegens de zeer groote oppervlakte van grond, welke kosteloos aan de gemeente moest worden afgestaan, verlies gevend moest zijn en met medewerking van de gemeente werd het plan grondig gewijzigd. In 1867 verzocht de “Naamlooze Vereeniging de Bouwkas”, dat de wegen voor en langs de door haar te bouwen 68 arbeiderswoningen aan het zuidelijk Zaagmolenpad (tusschen de tegenwoordige Van Wou- en Sweelinckstraat [zie foto pag.4]) door de gemeente zouden worden aangelegd en onderhouden. Op 15 Januari 1868 besloot de gemeenteraad aan het verzoek te voldoen onder voorwaarde dat mocht het gemeentebestuur vóór 1 Januari 1888 overgaan tot doortrekking van het Westeinde in de bestaande rooilijn door de Zaagmolenpa-

den, alle perceelen binnen de westelijke rooilijn moesten worden afgebroken en de grond kosteloos ter beschikking van de gemeente gesteld. Voorts dat de grond voor wegaanleg bestemd kosteloos aan de gemeente moest worden overgedragen. De arbeiderswoningen werden gebouwd in drie achter elkaar gelegen rijen. Tusschen de tweede en derde rij huisjes was een weg, op 23 December 1874 Jan Steenstraat genaamd. Deze huisjes zijn in 1881 opgeruimd. De tuinen van de tegenwoordige huizen aan de Tweede Jan Steenstraat zijn gedeeltelijk gelegen op den grond van de derde rij woningen in de voormalige Jan Steenstraat.

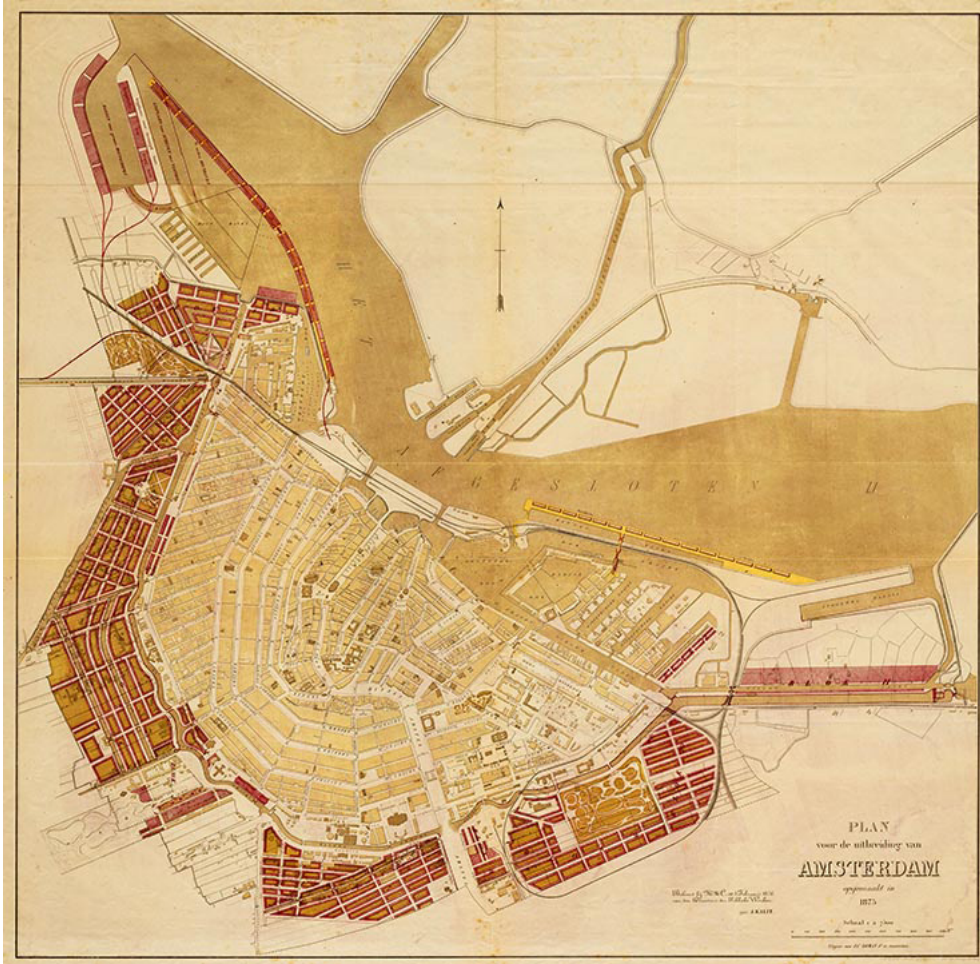
Op 8 April 1868 kwam bij den gemeenteraad in behandeling het plan tot uitbreiding der stad ontworpen door den stadsingenieur van Publieke Werken J. G. van Niftrik. Langs de Stadhouderskade tusschen de Boerenwetering en den Amstel waren blokken ontwor-



pen voor stedelijke bebouwing van verschillende grootte en diepte en ongeveer ter plaatse van het latere Sarphatipark een centraal spoorwegstation met daarachter, op het toenmalige grondgebied van Nieuwer-Amstel, een groot villapark. De conclusie van het rapport door de Commissie van voorbereiding voor de publieke werken over dit plan uitgebracht luidde:

1. Het door Burgemeester en Wethouders ingediende plan wordt

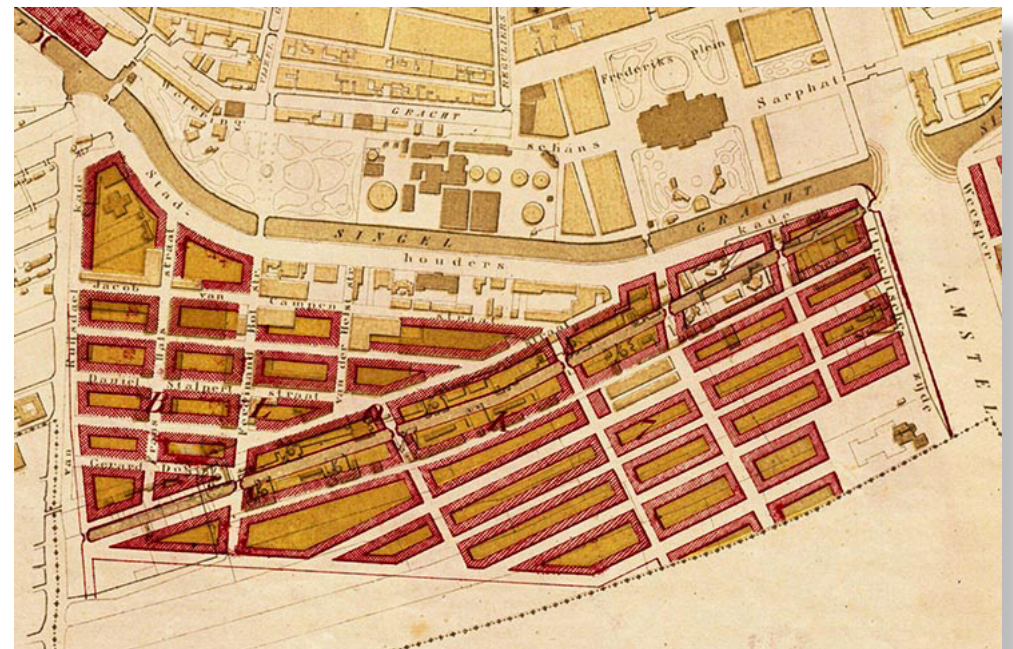
- ▲ *Het plan van PW-architect Van Niftrik van 1867 voor de bebouwing buiten de Singelgracht, waarin o.a. plaats ingeruimd was voor een spoorwegstation*
- ◀ *De Zaagmolensloot, het kloppend hart van de polder waar De Pijp zou komen*



als eene eerste proeve met erkentelijkheid aangenomen, doch zooals het daar ligt voor geene uitvoering en mitsdien voor geene vaststelling vatbaar geacht;

- ▲ *Het plan van PW-directeur Jan Kalff uit 1877 voor de stadsuitbreiding buiten de Singelgracht, gemaakt nadat het Plan van Van Niftrik afgekeurd was; Van Niftrik moest dit plan verder uitwerken*
Detail van De Pijp uit de plankaart van Jan Kalff; de nog te bouwen woningen volgden nu het slotenpatroon van de polder

2. Burgemeester en Wethouders worden uitgenoodigd:
 - a. in overleg met de Commissie van voorbereiding voor publieke werken, onverwijld eenige hoofdlijnen te ontwerpen die, in het belang van het openbaar verkeer, of uit andere hoofde voor eene spoedige uitvoering in aanmerking komen;
 - b. de financiële middelen te beramen om jaarlijks een of meer hoofdwegen te land of te water aan te leggen;
 - c. ten opzichte van te verkoopen, en op nieuw of bij verlenging te verhuren gemeentegronden, al die maatregelen te nemen welke aan de regelmatige uitbreiding bevorderlijk kunnen zijn.Het was slechts deze conclusie, die door de raadsleden werd besproken en aangenomen. Ter uitvoering van dit besluit werd aan den stadsingenieur van Publieke Werken opgedragen een plan te ontwerpen voor de aan te leggen wegen op de gronden omsloten



door de Singelgracht tot de Utrechtschepoort, het noordelijke Zaagmolenpad en de Boerenwetering.

Op 5 Februari 1869 werd door den burgemeester aan den gemeenteraad een voordracht aangeboden van den wethouder belast met de Publieke Werken, Herman J. van Lennep, strekkende tot vaststelling van de richtlijnen voor den aanleg van de wegen en bebouwing van de gronden gelegen tusschen de Buitensingelgracht en het noordelijk Zaagmolenpad van de Boerenwetering tot de Utrechtsche poort. Door hem werd voorgesteld de Buitensingelgracht en den langs gelegen Singelweg gedeeltelijk te verleggen en een nieuwe gracht te graven en daarlangs een hoofdweg (Stadhouderskade) te maken, beide 30 meter breed met een sluis in die gracht ter vervanging van de waterkeering aan de Weteringpoort; rechthoekig op dezen hoofdweg een straat te maken in het verlengde van de Vijzelgracht



(Ferdinand Bolstraat); een weg langs de fabriek van de firma Becht en Dyserinck (Van der Helststraat; deze straat is in 1887 doorgetrokken tot de Govert Flinckstraat, na aankoop van eenige perceelen aan de Gerard Doustraat); een kade langs de Boerenwetering (Ruysdaelkade) een verbindingsweg tusschen deze met het noordelijk Zaagmolenpad (Gerard Doustraat tusschen de Ruysdaelkade en Frans Halsstraat), en deze wegen een breedte te geven van 20 meter. Bij de behandeling in den raad, 10 Maart, stelde het raadslid mr J. J. Teding van Berkhout voor de Singelgracht en den daarlangs te leggen hoofdweg beide 20 meter breed te maken. Na krachtige bestrijding door den burgemeester werd dit voorstel verworpen. Meer

- ▲ *Het landelijk plaatje rechts moest ooit de Ruysdaelkade worden*
- ◀ *De bronsgieterij van Becht & Dyserinck aan de Stadhouderskade 80*



geluk had dat raadslid met zijn voorstel om de straten niet breder te maken dan 15 meter en het bouwen van een sluis aan te houden. Dit voorstel werd eveneens door den burgemeester bestreden, maar door den wethouder van Publieke Werken ondersteund en door den gemeenteraad aangenomen. Voor den aanleg van deze wegen werden burgemeester en wethouders op 25 Mei 1870 gemachtigd bij het hooger bestuur aan te vragen de indiening van een wet tot onteigening van de voor aanleg van die wegen benodigde gronden. Ingevolge de overeenkomst met de “Nederlandsche Bouw Maatschappij” besloot de gemeenteraad op 14 December 1870 tot vast-

- ▲ *Schilderachtige omgeving van het Polderhuis dat uiteindelijk moest verdwijnen*
- ▶ *De Boerenwetering voordat Amsterdam er zich mee ging bemoeien*

stelling der richtlijnen van twee wegen (Jacob van Campenstraat en Daniël Stalpertstraat) ter breedte van 15 meter evenwijdig aan den nieuwen Singelweg, een straat (Frans Halsstraat), eveneens 15 meter breed, loodrecht op den Singelweg tot het noordelijk Zaagmolenpad en dit pad tot de Utrechtsche poort te verbreedten tot 12 meter (Gerard Doustraat). Ook voor den aanleg van deze wegen werden burgemeester en wethouders gemachtigd een wet tot onteigening van de noodige gronden aan te vragen. De betreffende wet (aangenomen door de Tweede Kamer op 12 October en door de Eerste Kamer op 30 October 1871) voor het geheele plan werd op 2 November 1871 afgekondigd. In 1872 werden verschillende terreinen, welke in de onteigening waren opgenomen, bij minnelijke schikking aangekocht en het volgend jaar waren ook alle overige gronden in het



bezit van de gemeente gekomen.

De wegbanen voor den vastgestelden aanleg der straten werden met puin, opgehaald in de stad, en bagger opgehoogd, waarover een laag zand werd gestort. Begin 1872 was dit werk bijna voltooid en aan de nieuw aangelegde straten werden bij raadsbesluit van 28 Februari haar namen gegeven. Met den naam Ruysdaelkade voor den weg langs de Boerenwetering kon J. ter Gouw zich niet vereenigen, waaraan hij uiting gaf door te schrijven:

*Altijd zedig en rechtveerdig,
Altijd effen, vroom en glad,
Heeft hij nooit zijn groene boordjes
Met een vlokje schuim bespat.
Mooie koepels - ja, die zag hij,
Mooie juffers bij de thee,
Mooie schuitjes onder tentjes,
Menig volle groenschuit mee.
Maar van waterval noch ruischen
Maar van bergen noch van daal
Heeft de Weetring ooit geweten,
Niets als van zijn overhaal -*

Door den aanleg der wegen hadden de tusschen gelegen gronden [die] voor bebouwing bestemd [waren] geen afwatering en stonden spoedig onder water. De ontstane poelen waren niet alleen ongunstig voor de gezondheid der bewoners, maar waren tevens zeer gunstige kweekplaatsen voor muggen.

De eerste huizen, meest aan de zuidzijde van de Gerard Doustraat, waren een weinig boven polderpeil gebouwd, anderen op stads- of bijna stadspeil. Bij de vaststelling van de bouwblokken en wegen was het peil, waarop moest worden gebouwd, niet bepaald. Ter voor-



koming van verderen misstand in de hoogteligging der bebouwing, alsmede voor een betere afwatering besloot de gemeenteraad op 10 December 1873, dat het gedeelte der polders, hetwelk bebouwd zou worden, op stadspeil moest worden gebracht en de kruinen der aan te leggen wegen op 0.65 m plus A.P. Deze beperking gaf wel eenige verbetering daar ook de tusschen de wegen gelegen bouwterreinen tot 0.20 m plus A.P. moesten worden opgehoogd, doch ook op deze gronden verzamelde zich het regenwater en ontstonden vele uitgestrekte ondiepe plassen.

Ter voorkoming dat er huizen met souterrains voor bewoning zouden worden gebouwd werd de verordening op het bouwen een jaar

▲ *Het laatste grote complex dat in de weg stond, pleziertuin Stadlander die in 1866 met andere uitspanningen moest verdwijnen voor de plannen van Sarphati*



later aangevuld met de bepaling “dat het bovenvlak der vloeren van de daar te bouwen woonhuizen niet lager mocht liggen dan 0,75 meter boven A.P. en de onderste vloeren niet hoger dan 1,65 m plus A.P. (het polderpeil was gemiddeld 0,94 m. min A.P.). Het bouwen van lager gelegen ruimten en kelders, uitsluitend bestemd voor opslag van goederen, bleef veroorloofd.

▲ *De gevolgen van slordig bouwen; deze foto is niet van de ingestorte huizen in de Ferdinand Bolstraat in de tekst (lees daarover artikel in [Ons Amsterdam](#)), maar deze foto is van elders in De Pijp*

Op 23 December 1874 besloot de gemeenteraad het zuidelijk Zaagmolenpad den naam van Govert Flinckstraat te geven. De bewoners van dit pad hadden zich tot burgemeester en wethouders gewend om aan dien weg, waaraan ten gevolge van de plaats gehad hebbende verfraaiing en den bouw van groote burgerwoningen de naam van pad niet meer passend was, een anderen naam te geven (behalve de zeer eenvoudige lage huisjes van de Bouwkas waren aan het geheele zuidelijke Zaagmolenpad slechts nabij den Amstel een twintig nieuwe buizen gebouwd en de in aanbouw zijnde diamantslijperij van L. B. van Embelen aan de noordzijde van die straat nabij de Sweelinckstraat).

De bouwblokken van de parallelwegen met den Singelweg hadden een diepte van meer dan 100 meter, waardoor de gronden, eigendom van de “Nederlandsche Bouw Maatschappij”, moeilijk en slechts tegen lage prijzen waren te verkoopen. Op verzoek van de eigenaresse besloot de gemeenteraad in 1875 haar toestemming te geven voor den aanleg van een straat (Quellijnstraat) tusschen de Jacob van Campen- en Daniël Stalpertstraat en een tusschen de laatstgenoemde en de Gerard Doustraat (Saenredamstraat).

Op 10 Mei 1876 besloot de gemeenteraad van directeuren van Heinekens Bierbrouwerij Maatschappij en J.E. Teixeira de Mattos een strook grond, breed 15 meter, noodig voor den aanleg van de Quellijnstraat van de Frans Halsstraat tot de Ruysdaelkade, kosteloos met f50 per strekkende meter voor ophooging te aanvaarden. Dit was het laatste stuk weg dat nog ontbrak aan den uitleg der stad, vastgesteld op 10 Maart 1869.

Er werd veel en vlug in de nieuwe stadswijk gebouwd, in 1876 waren reeds 585 nieuwe huizen gezet of in aanbouw. Op het einde van het jaar was van de 5.349 meter ontworpen gevellenge nog

maar 1598 meter ter bebouwing over. Het vertrouwen op de genoegzame deugdelijkheid van den bouw werd echter geschokt toen op 21 September van dat jaar twee in aanbouw zijnde huizen aan de Ferdinand Bolstraat instortten en in hun val een gedeelte van een naast gelegen perceel medesleepten. Dit ongeval kostte aan twee arbeiders het leven en acht werden meer of minder ernstig gewond. Het “plan Kalff” [zie pag.5] voor bebouwing van de gronden tusschen de Zaagmolensloot en de grens der gemeente, een aaneenschakeling van bouwblokken aan smalle straten zonder eenig plein of plantsoen, werd op 28 Februari 1877 door den gemeenteraad behandeld en aangehouden, doch op 26 September daaropvolgend, nadat de Ceintuurbaan van 20 meter op een breedte van 30 meter was vastgesteld en daarin tevens een terrein voor een aan te leggen park was opgenomen, door den gemeenteraad goedgekeurd. Mede werd toen besloten de Zaagmolensloot vanaf den Amstel te normaliseeren op een breedte van 20 meter en door te trekken tot de Ruysdaelkade (op 26 Juni 1878 werd op verzoek van J.T.Vooren van der Naaten door den gemeenteraad in principe besloten het oostelijk uiteinde van de Zaagmolensloot te dempen en het overige deel van die vaart met een bocht te doen aansluiten op de Singelgracht).

Bij raadsbesluit van 11 Mei 1870 (geheime zitting) werd de concessie niet meer toepasselijk verklaard op de gronden begrensd door den Amstel, zuidelijk Zaagmolenpad, Boerenwetering en Stadhouderskade (ook het deel gelegen aan de Weesperzijde werd hierbij begrepen). Mede werd toen besloten dat de „Nederlandsche Bouw Maatschappij” niet 10 bunders maar 4½ hectare voor aanleg van een park ter beschikking van de gemeente had te stellen. Door de maatschappij werden daarvoor de terreinen van de in 1869 aangekochte uitspanning „de Beerebijt”, aangeboden, maar door de gemeente niet

aanvaard. De oppervlakte was kleiner dan was overeengekomen en bovendien gaf het gemeentebestuur de voorkeur aan een park, dat meer in het centrum van de nieuwe stadsuitbreiding tusschen den Amsteldijk en de Boerenwetering was gelegen.

Op 7 September 1880 nam de gemeenteraad het besluit de Zaagmolensloot tusschen den Amstel en de latere Hemonystraat gedeeltelijk te ruilen tegen grond aan den Amstel en de Govert Flinckstraat, gedeeltelijk te verkoopen aan J. T. Vooren van der Naaten, H. D. Kramer en J. W. Hartgerink met het recht het gekochte deel van de sloot te mogen dempen en te bebouwen. Deze transactie had tot gevolg dat in 1881 de mond van de Zaagmolensloot naar de Stadhouderskade tegenover het Oosteinde werd verlegd en daarover een brug met een waterkeering werd gemaakt. Tevens werd toen een hulpbrug gemaakt over de Zaagmolensloot vóór de Sweelinckstraat. Deze werken waren op 19 April aanbesteed en nog geen vijf maanden later op 17 September 1881 besloot de gemeenteraad de Zaagmolensloot niet in verbinding te brengen met de Boerenwetering, maar bij voorkomende gelegenheid te dempen zoodra zou blijken dat de eigenaars der aangrenzende erven genegen waren de kosten van het dempen en het aanleggen van een weg aan de gemeente te vergoeden. Slechts een enkele eigenaar, die van den grond op den hoek van de te verlengen Van der Helststraat en toekomstige Albert Cuypstraat, bleek bereid te zijn in de kosten van demping en straat-aanleg bij te dragen. Velen hadden ernstige bezwaren; Gebr. Snuyff en andere houthandelaren vreesden en toonden aan dat het dempen van die vaart schadelijke gevolgen voor hun bedrijf zou hebben. De houtzaagmolenaars zouden hun bedrijf moeten staken, terwijl zij rechten hadden op het onbeperkt gebruik van die vaart zoolang hun molens hout zaagden.



In 1882 werd het westelijk einde tot de Frans Halsstraat gedempt en daarover een straat aangelegd. Het schijnt dat het plan om ook het overige deel van dit water te dempen was opgegeven, althans werd in hetzelfde jaar de Zaagmolensloot tusschen de Hemony- en de Van Woustraat genormaliseerd, een schoeiing langs de Hemonykade gemaakt en een brug in de Van Woustraat over de vaart gelegd (in 1885 werd nog aan de zuidzijde van de Govert Flinckstraat een sloopsterf opgericht).

▲ *Terwijl de Govert Flinckstraat al ver gevorderd is, werd er aan de Zaagmolensloot nog volop hout gezaagd en ander fabriekswerk verricht; men wist dat dit eindig was maar verkocht z'n huid duur aan de gemeente Amsterdam en schroomde niet tegen haar te procederen, desnoods tot de Hoge Raad*

In 1882 lagen aan de Gerard Doustraat tegenover de Ferdinand Bolstraat nog de molenwerven van de molens “de Kemphaan” en “de Klopper”. Deze werven had de firma Melgers in huur voor f110 ‘s jaars. Door opheffing van haar houtzagerij waren deze molenwerven en het verhuurde terrein weer in het vrije bezit van Amsterdam gekomen. Bij raadsbesluit van 28 Juni 1882 werd een deel van deze terreinen met toevoeging van een paar kleine stukjes grond, eveneens gemeente-eigendom, en gelegen aan de westen oostzijde van het zoogenaamde Ferdinand Bolpleintje, te zamen groot 2,3 aren 2,9 centiareen, voor f74.315 aan J.H.C.Vinkenvleugel verkocht. In 1889 nog drie molens aan de Zaagmolensloot, „de Kiewiet” nabij de Sweelinckstraat, „de Nachtegaal” en “de Bontekraai” aan de Govert Flinckstraat ter weerszijden van de verlengde Van der Helststraat. Met “de bezitters” van deze molens werd overeengekomen dat zij ongeveer een derde deel van de bij hen in gebruik zijnde gemeentegronden in vollen en vrijen eigendom zouden verkrijgen tegen afstand van hun rechten op de Zaagmolensloot. Ook met de houthandelaren kwam een schikking tot stand, behalve met de firma Gebr. Snuyff, maar haar particuliere belangen, zoo werd in de voordracht tot demping gezegd, moesten wijken voor het algemeen belang.

Op 20 November 1889 besloot de gemeenteraad zijn goedkeuring te hechten aan de voorloopige overeenkomsten met de houtzaagmolenaars en anderen, benevens aan de demping van het westelijk gedeelte van de Zaagmolensloot tot de Van der Helststraat. Reeds op 2 December daaropvolgend werd met het werk een begin gemaakt. Het overige deel werd in 1891 gedempt, waartoe aan burgemeester en wethouders bij raadsbesluit van 24 September 1890 machtiging was verleend.

Door de firma Gebr. Snuyff werd een eisch tot ontgraving van de

gedempte vaart en vergoeding van de geleden schade tegen de gemeente ingesteld. Op 31 Juni 1896 deed het Hof uitspraak in hooger beroep: de gemeente werd tot schadevergoeding veroordeeld, de eisch tot ontgraving van de Albert Cuypstraat ontzegd, terwijl ieder der partijen haar eigen proceskosten had te dragen. Door beide partijen werd in deze uitspraak berust, maar meer dan zes jaren verlieden alvorens een overeenstemming omtrent het bedrag der schadevergoeding was bereikt. Bij raadsbesluit van 19 October 1904 werden burgemeester en wethouders gemachtigd tot het aangaan van een schikking.

Tijdens en na de demping in 1891/92 werden verschillende kleine stukken grond, gelegen tusschen de vastgestelde rooilijn van de Albert Cuypstraat en de aangrenzende gronden van verschillende eigenaars aan hen voor den zeer lagen prijs van f10,50 per m² verkocht, waardoor zij in staat waren een deel van de groote tuinen der huizen aan de Gerard Doustraat met woningen, gelegen aan de nieuw aan



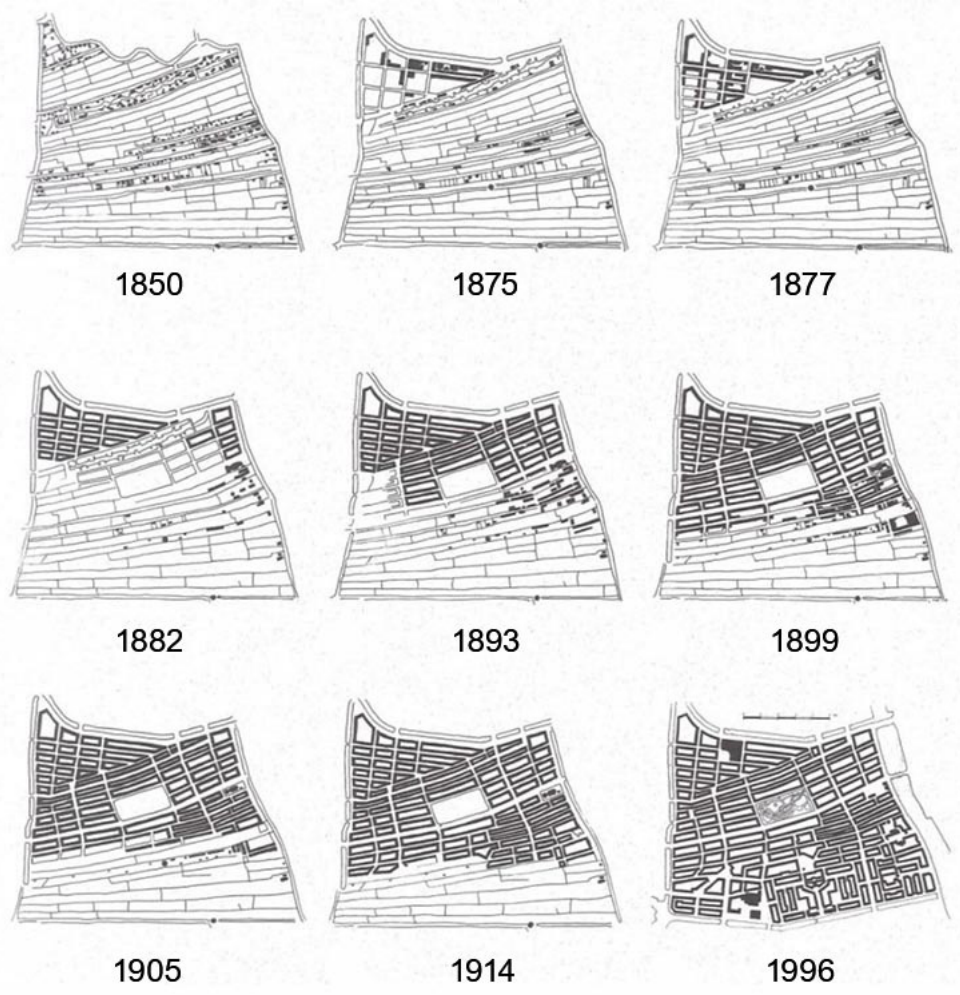
te leggen straat, te bebouwen. De geheele bouwterreinen, groot een are en meer, eigendom van de gemeente, werden door haar voor f30 per centiare verkocht.

Door de “Nederlandsche Bouw Maatschappij” was reeds op 30 Mei 1879 aan de gemeente 4 hectaren en 50 aren grond voor aanleg van het park en 20 aren voor aanleg van de halve breedte van



de Ceintuurbaan overgedragen, waardoor zij aan haar verplichting volgens de gewijzigde concessie had voldaan. Op 26 October 1883 besloot de gemeenteraad f150.000 beschikbaar te stellen voor den aanleg van het park en het maken van een brug met waterval ter verversing van de daarin te graven vijvers. Het volgend jaar had de aanbesteding plaats van het egaliseeren van het terrein. In 1885 werd de brug en de waterval gebouwd en het hek geplaatst. Om het noodige water voor den waterval te verkrijgen werd een riool van af den Amstel tot het park voor aanvoer van frisch water gemaakt, en aan de andere zijde van het park een pompgemaal gebouwd om het aangevoerde water na de vijvers ververscht te hebben weer op te pompen en door de riolen gelegen ten westen van het park naar de Boerenwetering af te voeren.

- ▲ *Een pril Sarphatipark maar het monument is al onthulpd, dus na 1886*
- ◀ *Het bronzen borstbeeld van Sarphati in het monument*



Een commissie tot het oprichten van een monument ter gedachtenis aan het werk van dr Sarphati had zich in 1875 gevormd met het doel het ter zijner eer te stichten gedenkteken, dat tevens een fontein

▲ *De vorderingen in het ontstaan van De Pijp sinds bouwbegin, inclusief die van de Nieuwe Pijp na de annexatie van 1897 voorbij de Ceintuurbaan waar Nieuwer-Amstel al was begonnen met huizen en het nieuwe Gemeentehuis*

zou zijn, te plaatsen in het midden van de Sarphatistraat tegenover het Rhijnspoorwegstation. De gemeenteraad vond deze plaats ongeschikt en besloot op 22 September 1880 het monument te aanvaarden ter plaatsing in het aan te leggen park in “de Nieuwe stad” en bereid te zijn om “zoo noodig” in de kosten van de te maken fundeering ten hoogste f3000 bij te dragen. Na dit besluit werden de gronden, waarop het park zou worden aangelegd, reeds door de buurtbewoners het Sarphatipark genoemd (officieel kreeg het dezen naam bij raadsbesluit van 8 Februari 1888). Op 15 Juli 1886 werd het monument, ontworpen door J.R. de Kruyff, onthuld. Het borstbeeld was naar verbleekte fotografieën en portretten door mevrouw Stracké-van Bosse vervaardigd. Na de overdracht van het gedenkteken werd het park voor het publiek geopend.

Geregeld waren gronden ten zuiden van de Zaagmolensloot opgehoogd en nieuwe wegbanen aangelegd, doch voordat tot aanleg van het park besloten was werd daar zeer weinig gebouwd. Kort na de opening van het Sarphatipark was de aanbouw zeer aanzienlijk. In 1887-1888 werden in den omtrek daarvan ruim 400 woonhuizen gebouwd.

Toen op 18 Juni 1892 door afloop de concessie van de “Nederlandse Bouw Maatschappij” was vervallen had zij nog eenige onopgehoogde terreinen gelegen aan de Ruysdaelkade, Ceintuurbaan en Eerste Jan van der Heijdenstraat. Op 4 September 1894 besloot de gemeenteraad burgemeester en wethouders te machtigen van de maatschappij den grond voor de wegen te aanvaarden op voorwaarden vastgesteld bij raadsbesluit van 23 October 1878. Tevens werd toen besloten dat de Ruysdaelkade niet in rechte lijn zou worden doorgetrokken, maar met een bocht zou aansluiten op het bouwplan aldaar van de gemeente Nieuwer-Amstel en dat aan de

gemeente kosteloos zou worden overgedragen de tot water te vergraven grond aan de Boerenwetering, groot 375 m². De gronden, kosteloos opgehoogd en bestemd voor de wegen, groot 15.575 m², werden op 24 September 1894 met bijbetaling van f54.512,50 voor rioleering en bestrating aan de gemeente overgedragen.

In 1895 werd het laatste stuk voor voltooiing van de Ceintuurbaan aan de gemeente overgedragen. Voor deze overdracht was reeds bij raadsbesluit van 25 November 1891 met het Parochiaal Kerkbestuur van den H. Willibrordus buiten de Veste een schikking getroffen. Overeengekomen was dat het kerkbestuur den grond nodig voor het op breedte brengen van de Ceintuurbaan benevens de sloot voor de kerk aan den Amsteldijk kosteloos aan de gemeente zou overdragen, waartegenover door de gemeente f16.000 zou worden bij-

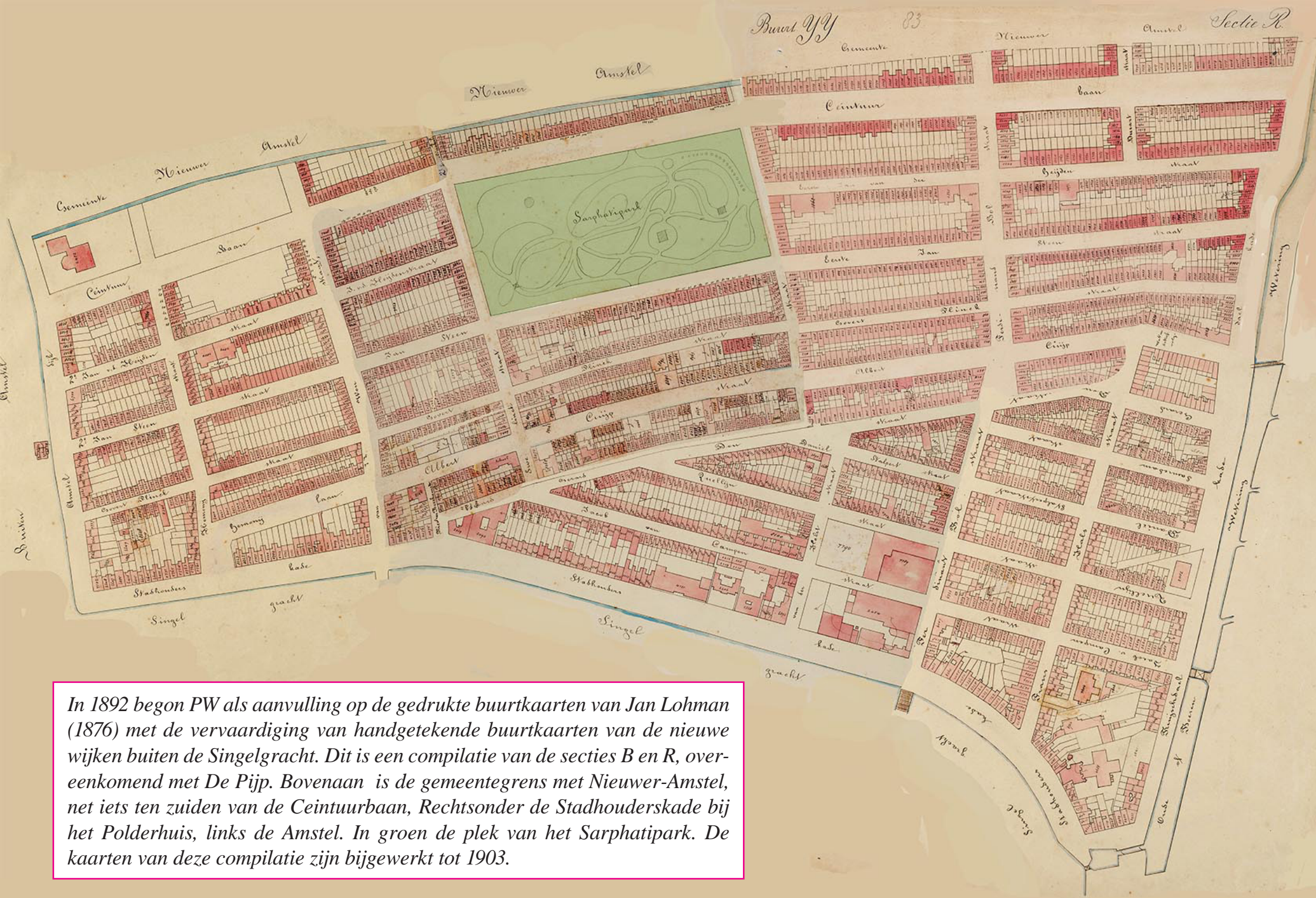


gedragen om de gronden van de kerk door een hek van de openbare wegen af te sluiten.

Met deze transactie was een deel van de negentiende-eeuwse stadsuitbreiding tot stand gekomen, Amsterdam had de beruchte “Pijp” verkregen. Geen gracht noch plein van eenige afmeting, noch kerk of wereldsch gebouw dat door plaatsing of bouworde eenige afwisseling bracht in de aaneenschakeling van deze trieste straten.

De afbeeldingen in dit boekje komen uit de Beeldbank van het Stadsarchief Amsterdam, tenzij anders aangegeven

- ▲ *Het resultaat van het eindeloos ‘uitkleden’ van De Pijp: Gerard Doustraat*
- ◀ *Luchtfoto De Pijp / Aerocarto KLM*



In 1892 begon PW als aanvulling op de gedrukte buurtkaarten van Jan Lohman (1876) met de vervaardiging van handgetekende buurtkaarten van de nieuwe wijken buiten de Singelgracht. Dit is een compilatie van de secties B en R, overeenkomend met De Pijp. Bovenaan is de gemeentegrens met Nieuwer-Amstel, net iets ten zuiden van de Ceintuurbaan, Rechtsonder de Stadhouderskade bij het Polderhuis, links de Amstel. In groen de plek van het Sarphatipark. De kaarten van deze compilatie zijn bijgewerkt tot 1903.

De topografische bijzonderheden van Amsterdams ontwikkeling

Middeleeuws Amsterdam

- De cope-ontginning van Amstelland
- Poerte ende Vrihede van Amstelredamme
- De eerste 300 jaar in het bestaan van Amsterdam
- Stadspoorten op de Nieuwendijk
- Is de Nieuwezijds wel gegraven?
- De kop van de Nieuwendijk, een 14^e-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

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

- Geschiedenis van het Leidseplein en Hirsch & Cie
- De geschiedenis van de Haarlemse tram (NZH)
- De geschiedenis van de Waterlandse tram (NHTM)
- Straattypen en standwerkers
- Straathandel
- Stadschroniqueurs in de 17^e en 18^e eeuw
- Topografische tekenaars in Amsterdam
- Topografische fotografen in Amsterdam
- Amsterdamse architecten
- Wereldtentoonstelling van 1883
- Samuel Sarphati, visionair en entrepreneur
- Casino, Muis 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

- Volewijkenlanden 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 getijderekreek via waterwolf tot droogmakerij
- Van open havenfront tot Open Havenfront
- De geschiedenis van de Kostverlorenwetering en de overtoom
- Aanloop tot het Noordzeekanaal, Amsterdam op z'n smalst

Diversen

- Hoe komt de Mirakelbrug aan z'n naam?
- Remonstrantenkerk, de Rode Hoed
- Metamorfozes, 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