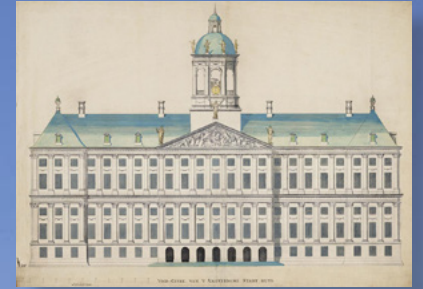




Daniël Stalpaert (1615–1676)



uit de serie Belangrijke Amsterdamse Architecten - door Anneke Huijser en Theo Bakker

Inleiding

Om Daniël Stalpaert een plaats te geven tussen belangrijke architecten die in Amsterdam hebben gewerkt, moeten we terug naar zijn benoeming tot stadsbouwmeester van Amsterdam. Dat gebeurde destijds met het vooropgezette doel hem in te schakelen bij een megaproject..., de bouw van een nieuw stadhuis. Toen pas kwam Stalpaert in aanraking met de bouw van statige gebouwen en kerken.

Elke keer wanneer een hooggeplaatst persoon de stad Amsterdam bezocht werd pijnlijk duidelijk dat het bijengeraapt zootje panden op Die Plaetse de naam van stadhuis eigenlijk niet waardig was. De Vroedschap besloot dat er een nieuw stadhuis diende te komen dat de almacht en rijkdom van Amsterdam zou representeren. Hoewel de Amsterdamse vroedschap al op 28 januari 1640 besloot dat er een nieuw stadhuis moest komen en architecten zoals Philips Vingboons al vroeg schetsen indienden, kreeg de opzet pas in 1647 een beslissende wending. In dat jaar wisten de kunstenaar en bouwmeester Jacob van Campen en de architect Pieter Post de burgemeesters warm te krijgen voor een monumentaal, classicistisch ontwerp. In 1647 werd Van Campen formeel door de burgemeesters uitgenodigd om in de ontwerpfase 'mee te denken'. Hij kwam met het plan het gebouw een kwartslag te draaien zodat het met de lange zijde aan de Dam zou grenzen, terwijl men tot dan nog dacht de langste gevel tegenover de Nieuwe Kerk te plaatsen. Het ontwerp voor het nieuwe stadhuis kwam dus van Jacob van Campen, toen nog samen met een toren voor de Nieuwe Kerk. Hij schilderde verdienstelijk maar zijn hart lag bij voorname bouwprojecten als het Mauritshuis dat hij in Den Haag mocht vormgeven (1633-'44). Van Campen had uitgebreid studie gemaakt van de klassieke bouwmeesters als Palladio, Scamozzi, Vitruvius, Vignolia en de 'vijf klassieke orden' bestudeerd. Het stadhuis zou gebouwd worden in strak classicistische stijl.

In 1643 was men al begonnen met het opkopen van huizen op de toekomstige bouwplaats, tussen de Gasthuissteeg en de Nieuwe Kerk. Het werd 1648 voor alle huizen afgebroken waren en dat jaar mag gezien worden als het bouwbegin van het stadhuis. Het fundament werd uitgezet en er werd een begin gemaakt met het heien van 13659 'Noordse' heipalen van 12 meter lang, wat in oktober 1649 afgerond werd. De eerste steen van dat fundament werd op 28 oktober 1648 gelegd door Gerbrandt Pancras, Jacob de Graef, Sybrant Valckenier en Pieter Schaep, zoontjes of neefjes van de regerende burgemeesters in het jaar 1648.

Daniël Stalpaert, Stadsarchitect



Speciaal voor een groot project als de bouw van het nieuwe stadhuis werd voor de uitvoering ervan een ambtenaar aangetrokken die de toen nieuwe functie van stadsarchitect kreeg. Die titel had niets te maken met wat we vandaag onder 'architect' verstaan. Deze ambtenaar was de ondergeschikte van de thesaurier ordinaris (schatbewaarder) die toezicht hield op het Fabrycks Ambt, de voorloper van Publieke Werken. De thesaurier moest de bouwwerken financieel begeleiden en de uitgaven bewaken. Dat was bij bouwbegin in 1648 Joan Huydecoper van Maarsseveen (1599–1661), een steenrijk financieel specialist en projectontwikkelaar die in de periode 1651-1660 ook nog zes maal burgemeester voor een jaar was. Voor het eigenlijke werk stelde de stad dus een stadsarchitect aan en dat werd op 29 oktober 1648 de schilder en beursmakelaar Daniël Stalpaert die daarvoor nooit een gebouw ontworpen had of zelfs maar een bouwplaats betreden had. Hij werd benoemd door burgemeester Cornelis Witsen.

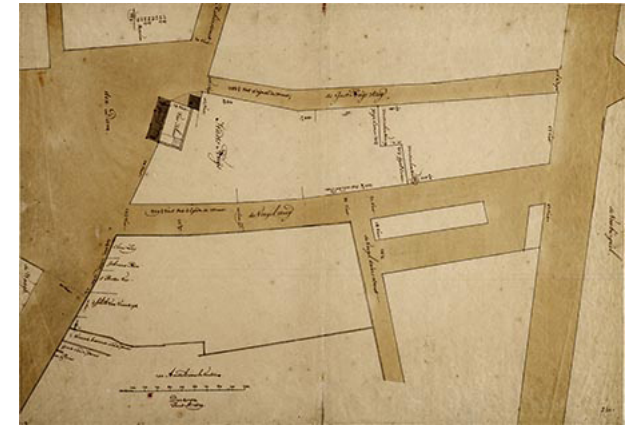
Daniël Stalpaert werd op 22 maart 1615 gedoopt in de Nieuwe Kerk te Amsterdam. Hij was het derde kind van Pieter Stalpaert, uit Brussel en Maeyken de Walperghen, uit Antwerpen. Pieter Stalpaert was zee- en landschapsschilder. Hoewel Daniël op 26 juli 1639 bij zijn ondertrouw met Margrieta Fransen nog als beroep schilder opgaf, zijn er echter geen schilderijen van hem bewaard gebleven. Hij zal ongetwijfeld bij zijn vader Pieter in de leer geweest zijn. Daniël werd op 30 oktober 1640 als makelaar in aandelen ingeschreven bij het Makelaarsgilde.

Op 6 mei 1640 werd hun dochter Catrijna gedoopt in de Oude Kerk. Zij werd net een jaar oud en op 22 augustus 1641 begraven in de Nieuwe Kerk. Margrieta Fransen was al eerder overleden en op 12 maart 1641 begraven in de Oude Kerk. Op 17 maart 1645 ging Daniël, wonend op de 'Coninxgracht', tegenwoordig het Singel (tegenover de Voetboogdoelen), in ondertrouw met de weduwe Machtelt Lodders, wonende aan de Oudeschans. Stalpaert zette, naar aan te nemen is, de houthandel van haar overleden man voort, waarbij hij samen met zijn uit een gegoede familie afkomstige echtgenote vriendschappelijke connecties kreeg met onder andere burgemeester Cornelis Witsen, een verre neef van hem.

Het contact met Cornelis Witsen leidde er toe dat de Daniël Stalpaert door burgemeester Witsen per 1 augustus 1648 werd benoemd tot stadsarchitect van Amsterdam, ondanks dat hij eerder waarschijnlijk nog nooit een bouw had begeleid. Het was een tijdelijke functie om de nieuwbouw van de toren van de Nieuwe Kerk (die echter nooit gerealiseerd werd) en het Stadhuis op de Dam, dat was ontworpen door de Haarlemse schilder en architect Jacob van Campen te begeleiden. Stalpaert zal wel op de hoogte geweest zijn van de classicistische bouwstijl en van de stedenbouwkundige theorieën van Palladio, Scamozzi, Vitruvius en Vignola. Een classicistisch gebouw heeft een symmetrische voorgevel en indeling, pilasters, een driehoekig fronton en een middenrisaliet, een voorgevel die iets uitsteekt, dus als een klassieke tempel.

De taken die Stalpaert op zich nam waren toezicht houden op de verwezenlijking van de plannen van ontwerper Jacob van Campen. Hij moest honderden ambachtslieden aansturen en de voortgang, de uitgaven en de inkopen bewaken. Daarbij kreeg hij de steun van de stadsmeestertermetselaar, stadsmeestertimmerman en stadsmeestersteenhouwer van het stadsfabrieksambt. Hij deed dat op zo'n efficiënte wijze dat hij op den duur het volste vertrouwen van de

Daniël Stalpaert, Stadsarchitect



▲ Voorbereidend op de bouw van het nieuwe stadhuis werd de omgeving van het oude minutieus opgemeten en vastgelegd; links Die Plaetse en rechts de Nieuwezijds Voorburgwal en onder (toen nog buiten beeld), het kerkhof van de Nieuwe Kerk

Op een tekening van Die Plaetse door Jan van Kessel uit ±1650 zijn de werkzaamheden aan het nieuwe stadhuis te zien, inclusief heistelling



thesaurier ordinaris en de burgemeesters genoot. Groot genoeg om hem, toen hij in conflict kwam met Jacob van Campen over eigenmachtige wijzigingen in het ontwerp, door hen in het gelijk werd gesteld. Ze hadden dan ook steeds te maken met pragmatische wijzigingen die geld konden besparen. Daar dolven de esthetische wensen van Van Campen het onderspit. Speciaal de kunstliefhebber Joan Huydecoper bemoeide zich intensief met de nieuwbouw, bijvoorbeeld uitte hij zijn zorgen over de houten overkapping van de Burgerzaal of die wel degelijk genoeg uitgevoerd kon worden. Ondanks alle bezuinigingen zou de bouw van het nieuwe stadhuis zo'n f 8,5 miljoen vergen..., toenmalige guldens wel te verstaan.



Daniël Stalpaert, Stadsarchitect



Boven het ontwerp van Philips Vingboons en links het uitgevoerde ontwerp van Jacob van Campen met hieronder een portret van hem



In de nacht van 6 op 7 juli 1652 ontstond brand in het oude middeleeuwse stadhuis. Het was op dat tijdstip nog in gebruik als stadhuis. Met veel moeite wist men belangrijke documenten, boeken, het geld van de Wisselbank en de schatkist veilig te stellen. Er moest tijdelijk elders huisvesting worden gezocht en die werd gevonden in het Prinsenhof op de Oudezijds Voorburgwal. Direct na de brand trokken de burgemeesters, de schepenen en de secretarie in dat complex. Het functioneerde drie jaar lang als het politieke en administratieve hart van Amsterdam en dat gebeurde in 1808 nog een keer toen koning Lodewijk Napoleon het nieuwe stadhuis als paleis opeiste. Terwijl de administratie en de rechtspraak naar het Prinsenhof verhuisden, gold dat niet voor de Wisselbank. Daarvoor werd onmiddellijk een zwaarbewaakte leger tent op het plein opgezet. Na enkele dagen werd die weer afgebroken en verhuisde de bank naar de galerij van de nabijgelegen Beurs van Hendrick de Keyser, aan de zuidkant over het Rokin. Men wilde het goud en zilver zo dicht mogelijk bij de handelsactiviteiten houden.



Daniël Stalpaert, Stadsarchitect



Boven de ochtend na de brand die het oude stadhuis volledig verwoestte; onder de zwaar bewaakte tent die in allerijl opgezet werd om het werk van de Wisselbank door te laten gaan





Het Stadhuis op de Dam was beoogd om het grootste en indrukwekkendste niet-religieuze gebouw ter wereld te worden, om de welvaart, de macht en het aanzien van de vrijzinnige stad Amsterdam te symboliseren. Het werd in die tijd zelfs door Constantijn Huygens en Joost van den Vondel als het ‘achtste wereldwonder’ aangeduid. De functie als stadsarchitect betekende voor Daniël Stalpaert ook dat hij zowel door de burgemeesters van Amsterdam, de Admiraliteit van Amsterdam, de VOC en ook van buiten Amsterdam werd aangezocht om diverse gebouwen of projecten te ontwerpen. Van sommige ontwerpen is men niet helemaal zeker dat ze van de hand van Stalpaert zijn, maar worden met waarschijnlijkheid aan hem toegeschreven. Dat geldt o.a. voor het ‘s Lands Magazijn van de Admiraliteit op Kattenburg, waarvan het ontwerp aan Stalpaert wordt toegeschreven. De bouwtijd 1655-’56 bedroeg 9 maanden.

Daniël Stalpaert, Stadsarchitect

Toen in 1652 de Eerste Engelse Zeeoorlog uitbrak, werd pijnlijk duidelijk dat de marine een centraal, groot depot nodig had, direct aan het water. In het midden van de 17^e eeuw groeide de Admiraliteit van Amsterdam uit haar jasje. Ze bewaarde haar scheepsbenodigdheden, zoals zeilen, touwwerk, ankers en kanonnen, op verschillende plekken in de oude binnenstad, onder andere in de Oude Kerk. Dit was logistiek onhandig en gevaarlijk. De stad besloot daarom in 1655 op één der Oostelijke Eilanden, Kattenburg, naast een marinewerf ook zo’n magazijn te bouwen. Als stadsbouwmeester van Amsterdam kreeg Daniël Stalpaert de leiding over het project. Stalpaert ontwierp een strak, symmetrisch gebouw in de stijl van het Hollands classicisme, in dezelfde monumentale, sobere stijl die Jacob van Campen toepaste voor het nieuwe stadhuis op de Dam.



*Gezicht op het IJ en 's Lands Zeemagazijn te Amsterdam.
Schilderij Reinier Nooms 1664 / Scheepvaartmuseum.
Diverse schepen zijn in onderhoud, o.a. gekrengd om te
kalefateren en bij andere wordt gewerkt aan de tuigage.
Omdat het gebouw half op moerassige bodem en half in
't IJ staat, werd er een woud aan palen onder geheid:
17134, meer dan onder het stadhuis. De schepen, die
tot het magazijn konden varen, werden via luiken op
meerdere verdiepingen bevoorraad. Regenwater werd in
een grote waterkelder van 300.000 liter onder het pand
opgevangen en gefilterd om het als drinkwater in tonnen
aan de schepen mee te kunnen geven.*

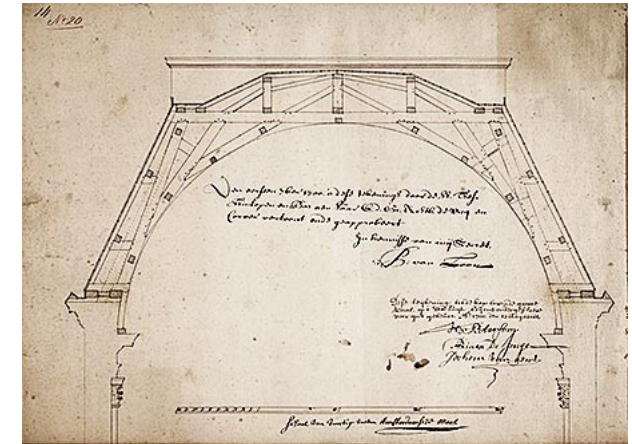


In de loop van de tijd bleek dat het niet zo boterde tussen Jacob van Campen en Daniël Stalpaert, want Stalpaert had voortdurend kritiek op de ontwerptekeningen van Van Campen en veranderde op eigen houtje diverse ontwerpen, waarbij hij de goedkeuring van de burgemeesters kreeg en Van Campen steeds meer ontstemd raakte. Van Campen leefde op grote voet, want hij logeerde op stadskosten eerst in het duurste logement, de Keizerskroon in de Kalverstraat en na commentaar daarop als gast van de van oorsprong Antwerpse beeldhouwer Artus Quellinus, die al het beeldhouwwerk voor het nieuwe stadhuis ontwierp.

Schilderij Johannes Lingelbach 1656 / Amsterdam Museum



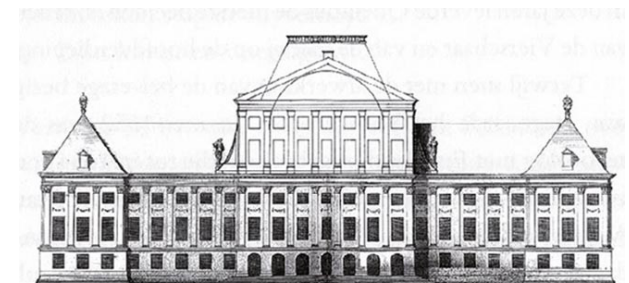
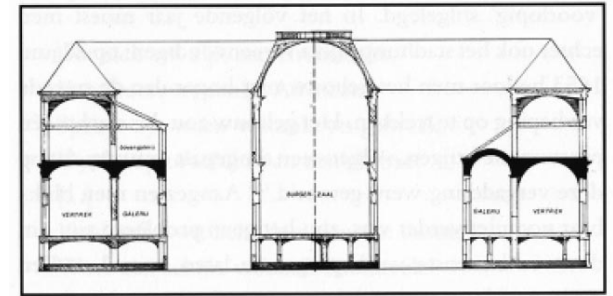
Daniël Stalpaert, Stadsarchitect



Jacob van Campen kon wel beweren dat de overkapping van de Burgerzaal berustte op bouwkundige normen uit het klassieke Rome, thesaurier Witsen, stadsarchitect Stalpaert en nog wat technenuten hadden er een hard hoofd in. Het tongewelf van 16,98 meter breed, 33,96m lang en 25,47m hoog werd van hout geconstrueerd om gewicht uit te sparen.



Jacob van Campen was een elitair en arrogante man die zich een gevierd kunstenaar en ontwerper achtte. Hij dulde geen inspraak van zijn opdrachtgever en zeker niet van de uitvoerders van zijn 'kunstwerk'. De spanningen tussen Stalpaert en Van Campen liepen steeds hoger op, onder andere vanwege een verschillend inzicht over de ontwerpen van de tongewelven. Van Campen had in de kamers en de daarvoor liggende galerij als oplossing voor het breedteverschil 'gedrukte' tongewelven ontworpen. Dat waren even hoge halve ellipsen die echter verschillend breed waren. Dat was dan wel esthetisch fraai maar betekende ook een veel kostbaarder manier van bouwen en was bovendien niet zo sterk als een halve cirkel. De tekening rechtsboven laat dat op de linkerhelft van de doorsnede zien en rechts de oplossing om geld en tijd uit te sparen. Stalpaerts oplossing maakte echter dat de aanzet van het gewelf in beide ruimtes verschillend aangreep en dat dit lelijke effecten zou hebben demonstreert de afbeelding rechts van de Schepenkamer aan de achterkant van het stadhuis. Bij Van Campen begon de ronding boven de ramen, bij Stalpaert ertussen. Met goedvinden van de bestuurders werd Stalpaert's oplossing gekozen, zonder overleg met Van Campen, die razend reageerde. De druppel die de emmer deed overlopen was het voornemen van het stadsbestuur om vanwege geldproblemen het stadhuis niet volledig af te bouwen maar het dak direct boven de voorname bouwlaag te plaatsen. Daarmee werd een hele verdieping broodnodige werkplekken opgeofferd. Omdat de Burgerzaal al ver gevorderd was zou op het dak een vreemde puist ontstaan die het evenwicht uit het ontwerp zou halen. De afbeelding rechtsonder laat zien wat er dan was ontstaan. Van Campen gooide de handdoek in de ring en distantieerde zich in 1654 van de verdere bouw en trok zich op zijn landgoed Randenbroek bij Amersfoort terug. Er werd daarna nog een belangrijke wijziging in het ontwerp aangebracht. De dakhelling werd teruggebracht zodat de nok niet meer boven de frontons uit zou steken. Het is onbekend wat Van Campen hierop te zeggen had, hij woonde zelfs de officiële inhuldiging van het stadhuis in 1655 niet bij. De bouw was toen bij lange na niet gereed; er waren slechts de meest noodzakelijke ruimtes klaargemaakt en de bouw zou nog tien volle jaren duren. De plechtige ingebruikneming van het nieuwe stadhuis op 29 juli 1655 was een groots en theatraal evenement. De magistratuur onder leiding van burgemeester Cornelis de Graeff nam het gebouw met veel vertoon in gebruik, hoewel het op dat moment nog volop in aanbouw was en zelfs delen van het dak nog ontbraken.



1649 - Nieuwezijds Huiszittenhuis

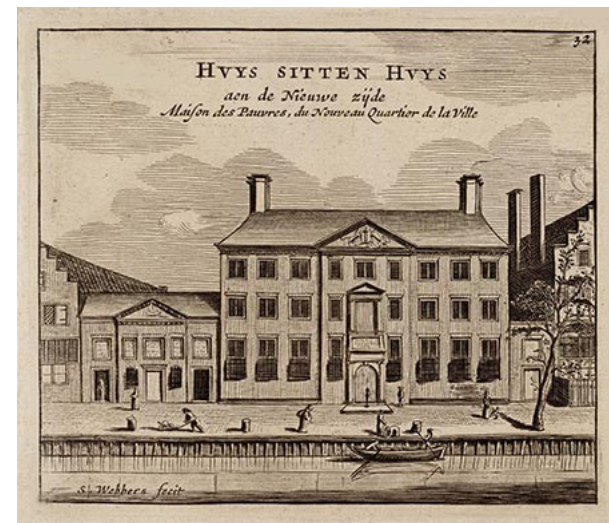
Als we denken dat Daniël Stalpaert zijn dagen vulde met de bouw van het stadhuis hebben we het mis. Als stadsbouwmeester kreeg hij alle nieuwbouwprojecten toegeschoven en de belangrijkheid zal uitgemaakt hebben hoeveel tijd hij daaraan besteedde. Net in dienst kreeg hij de uitbreiding van het Nieuwezijds Huiszittenhuis op z'n bordje. Op de Prinsengracht – de huidige nummers 235-237 – stond al een bestaande bakkerij en turfopslagplaats bij een uitdeelpplaats voor huiszittende armen. Die werd uitgebreid met een gebouw voor kantoren en een regentenzaal. Aangenomen wordt dat Stalpaert mede de ontwerper is maar het is de vraag of hij daar na zo'n korte inwerktijd al toe in staat is geweest. We zien onmiddellijk dat het gebouw in Hollands Classicisme is opgetrokken, geheel in overeenstemming met de gangbare stijl op dat moment. In 1649 werd het in gebruik genomen. Het bestaat niet meer omdat het in de 19^e eeuw vervangen werd door een brandweerkazerne. Het oude gedeelte links met de in- en uitgang van de gaanderij waar de armen hun aalmoes kregen, staat er nog wel.

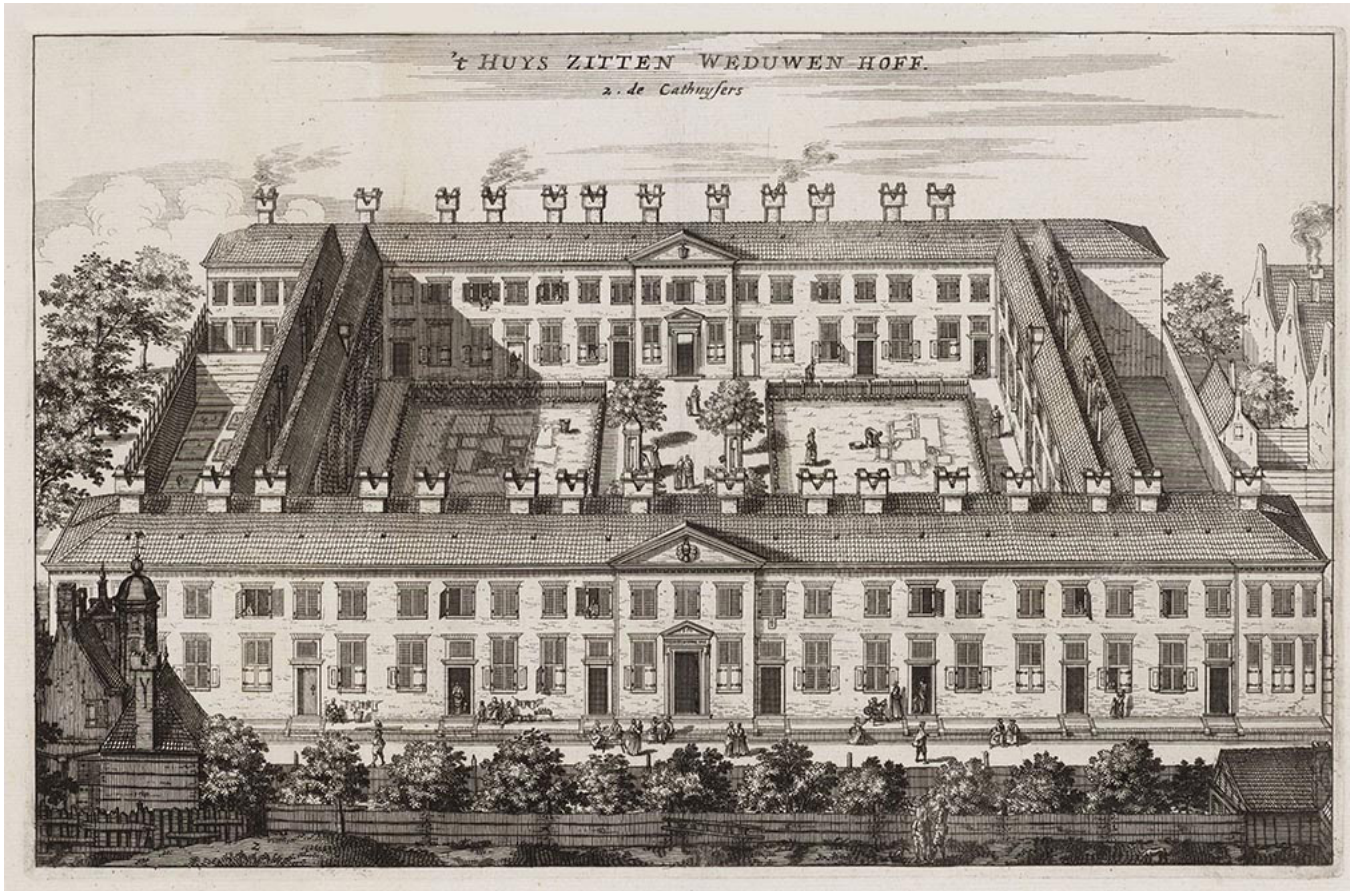
1651 - Blokhuizen in de Amstel

In 1650 pleegde stadhouder Willem II een overval op het dwarsliggende en ongehoorzame Amsterdam. Die aanslag werd verijdeld dankzij een opmerkelijke postiljon, maar het had zomaar mis kunnen gaan. In allerijl werden op een zwak punt in de verdediging twee blokhuizen in de Amstel gebouwd. Ze stonden ongeveer waar nu de Amstelsluizen zijn. In 1653 werden ze alweer afgebroken, zogenaamd omdat ze het scheepvaartverkeer belemmerden maar in werkelijkheid omdat Willem II beledigd was over deze duidelijke hint aan de aanslag en zijn onbetrouwbaarheid. Voor de goede (en uiterst breekbare) verstandhouding tussen stad en stadhouder besloot men de blokhuizen weer af te breken. Of Stalpaert verantwoordelijk was voor het ontwerp is niet bekend maar voor de uitvoering zeker.

1654 - Oudezijds Huiszittenhuis

Net als op de Prinsengracht stonden voor de armen aan de oude zijde al pakhuizen voor goederen die bestemd waren voor de bedeling. Ook daar, aan de Leprozengracht (nu: Waterlooplein 211) werd nu een fraai gebouw voor de regenten neergezet naar ontwerp van Willem de Keyser. Het is dus duidelijk dat Stalpaert zich hoogstens met de uitvoering bezig hield.





1650 - Huiszitten Weduwehof (Karthuizerhof)

Op het grondstuk van het in 1578 opgeheven Karthuizerklooster, waar ooit de boomgaard was, werd in 1650 het Huiszitten Weduwehof gebouwd naar ontwerp van Daniël Stalpaert. In tegenstelling tot veel andere hofjes in de Jordaan was dit een stedelijk initiatief van de Huiszittenmeesters van zowel de oude als de nieuwe zijde. Het bood destijds onderdak aan arme weduwen met kinderen en ongehuwde moeders. Het bestaat uit vier bakstenen vleugels met destijds 104 beneden- en bovenwoningen rondom een groot binnenplein met daarin twee monumentale ouderwetse waterpompen. Twee omheinde grasvelden fungeerden als bleek. In de driehoekige frontons staat het wapen van Amsterdam en het historische Amsterdamse Koggeschip. Dit hof is een rijksmonument.

Daniël Stalpaert, Stadsarchitect



Dit hof aan de Karthuizersstraat 87-171 in de Amsterdamse Jordaan staat bekend als een van de grootste, best bewaarde en meest karakteristieke hofjes van de stad en biedt een oase van rust die nog steeds voor individuele bezoekers en heel kleine groepen van 10 tot 18 uur toegankelijk is. Hieronder een impressie van tekenaar Willem Wenckebach



1650 - Zijdehal

Waar geen twijfel over bestaat is Stalpaert's ontwerp voor de Zijdehal op de Groenburgwal, op het huidige nummer 44. Het werd onderdeel van het complex dat bekend stond als de Staalhof. Het bestond uit een lakenhal (1626; op beide tekeningen rechts) en een saaihal naar ontwerp van Pieter de Keyser (1641) met de nog bestaande renaissancegevel in de Staalstraat. Sinds 1817 kreeg het Atheneum Illustre het complex ter beschikking en nadat dit de Gemeenteuniversiteit Amsterdam was geworden, werd de zijdehal ontdaan van het schilddak en timpaan en omgebouwd tot chemisch laboratorium. Op de onderstaande tekening van H.P. Schouten uit 1771 is de gothische trapgevel van de lakenhal verdwenen maar die kreeg het in 1833 als Engelse episcopale kerk weer enigszins terug.



Daniël Stalpaert, Stadsarchitect



De Zijdehal werd min of meer gebouwd voor het zijdeweversgilde maar was voor hen veel te groot, zodat ook de andere gilden delen in gebruik kregen. Achter de Zijdehal bevond zich een open binnenplaats, de Tarhof, waar vooral het laken werd uitgerold om vast te stellen hoeveel cm² afgetrokken moest worden voor weeffouten. Dat moest bij daglicht gebeuren en bleef de binnenplaats dus altijd open, tot de GUA hem stap voor stap volbouwde.



1656-'57 - Diaconie Weeshuis

Door de hevige pestepidemie van 1655-'56 in Amsterdam raakten veel kinderen hun ouders kwijt. De diaconie van de Nederduits Gereformeerde Gemeente kreeg in 1656 van de burgemeesters een stuk grond aan de Amstel geschonken om een weeshuis te bouwen. Het opende de deuren op 15 december 1657. Het classicistische ontwerp van het gebouw wordt aan het Fabriecks Ambt toegeschreven en niet aan een enkele persoon. Stalpaert zal dus ook aan dit gebouw in zijn rol van stadsbouwmeester aandacht besteed hebben. Het weeshuis bood onderdak aan honderden wezen van wie de ouders behoorden tot de Gereformeerde kerk. De leefomstandigheden waren streng en strak geregisseerd door de regenten. In 1888 werd het gebouw vervangen door nieuwbouw.

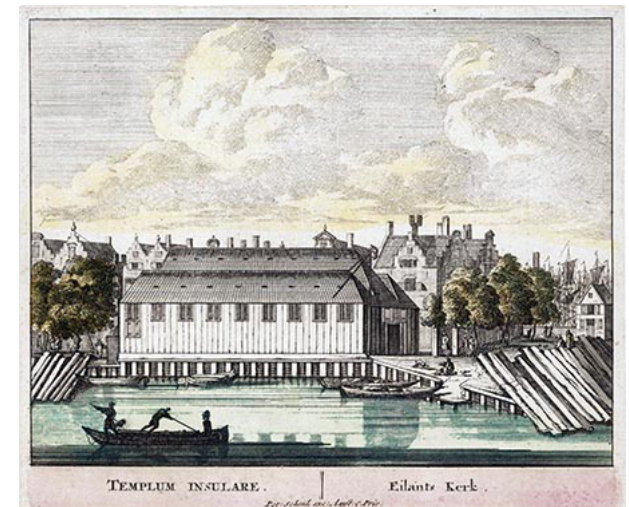
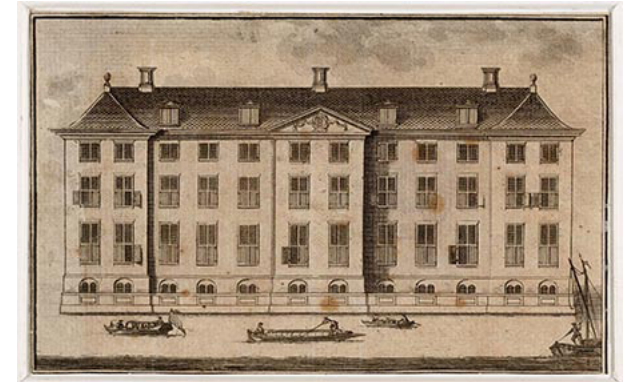
1658-'59 - Eilandskerk

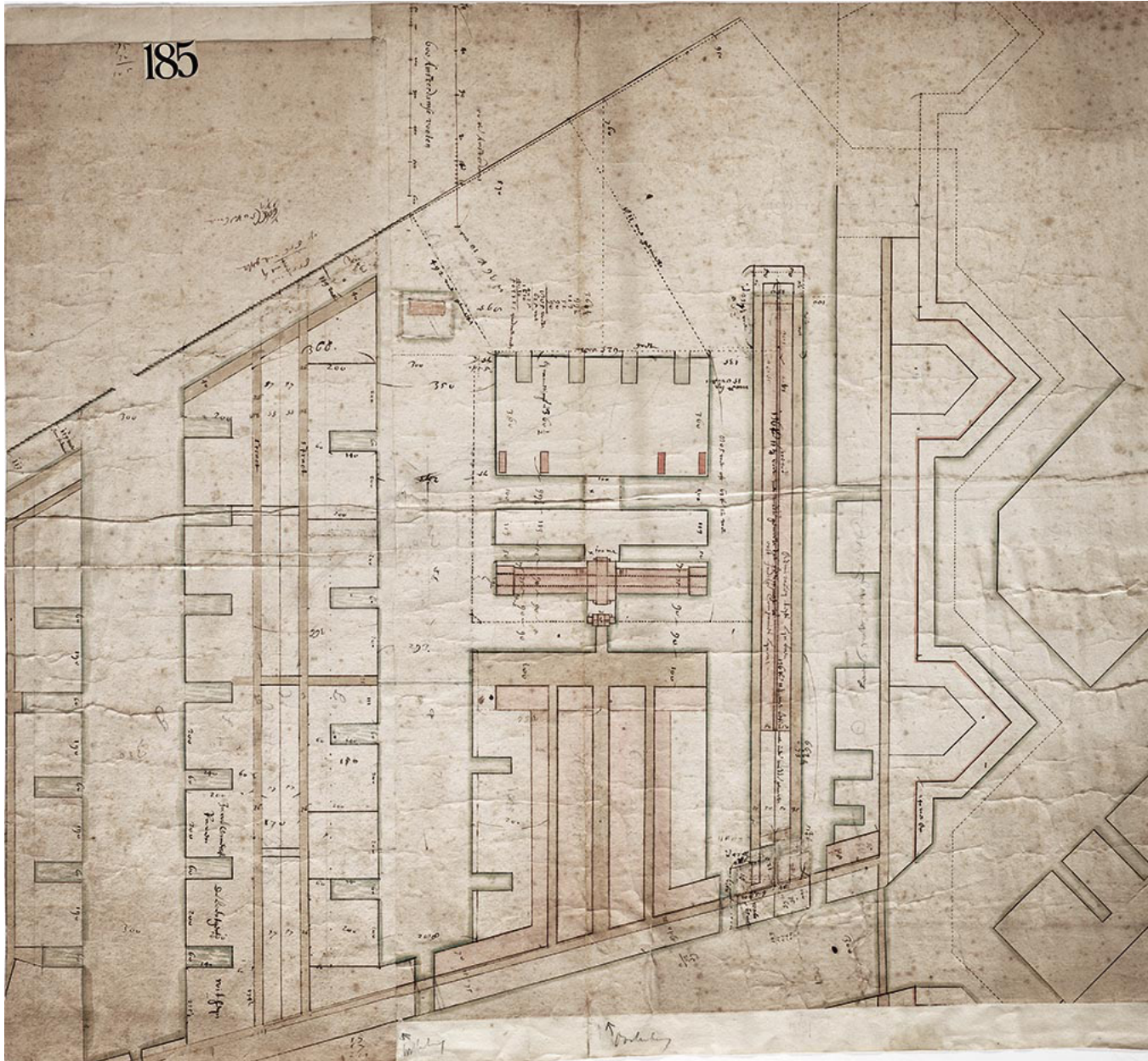
Naarmate er meer werkvolk op de Westelijke Eilanden kwam wonen, ontstond de behoefte aan een eigen kerk op een der eilanden. De dichtstbijzijnde kerk was de Noorderkerk wat betekende dat een behoorlijke afstand overbrugd moest worden. Voor hen werd op het Bickers-eiland een zogenaamde preekschuur gebouwd, een uiterst eenvoudig houten bouwsel. Omdat Stalpaert op dat moment stadsbouwmeester was, is het aannemelijk dat hij dit project onder handen heeft gehad. Van een ontwerp was hier nauwelijks sprake dus alle bronnen zwijgen over wie verantwoordelijk was voor de vormgeving. Jan Wagenaar schrijft dat men besloot een kopie van de Oosterloods op Rapenburg te bouwen met het plan die spoedig te 'verstenen'.

1661 - Prinsenhof

Na de Alteratie van 1578 kreeg het Sint Ceciliaklooster de functie van 'Prinsenhof': een chique herberg voor hoge adellijke gasten en stadhouders. Nadat het gebouw tussen 1652 en 1655 tijdelijk als stadhuis had gediend (na de grote brand van het oude stadhuis op de Dam), werd het complex in 1656 volledig overgedragen aan de Admiraliteit (de marine). Omdat het oude kloostercomplex niet meer voldeed aan de status en behoeften van dit machtige overheidsorgaan, startte in 1661 een grootschalige nieuw- en verbouw. Sommige delen werden volledig nieuw opgebouwd naar ontwerpen van architecten Willem van de Gaffel en Salomon Bray. Over een aandeel van Daniël Stalpaert zwijgen de bronnen zodat aan te nemen is dat hij alleen als projectbegeleider aanwezig was.

Daniël Stalpaert, Stadsarchitect





1656-1662 - VOC-werf en Oost-Indisch Zeemagazijn op Oostenburg
 Voorbereidend op de Vierde Uitleg werden plannen gemaakt voor de aanleg van de (toen nog)

Daniël Stalpaert, Stadsarchitect



Op de VOC-werf waren drie hellingen waarop jaarlijks ook gemiddeld drie schepen van stapel liepen. In 1697 werkte czaar Peter de Grote enige maanden aan het fregat Peter en Paul. Als stunt om de czaar te imponeren had de VOC de stapelloop van twee fluitschepen vertraagd en liepen op 16 november 1697 drie schepen op één dag van stapel, waaronder de Peter en Paul. Toen de Peter en Paul volledig getuigd klaar was om af te reizen naar de Oost kwam de czaar nog eens langs om 'zijn' schip te inspecteren (onder, in de sloep).



schiereilanden Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg. Door het graven van de Nieuwe Vaart in 1649 werden dit alsnog eilanden, de Oostelijke Eilanden. Kattenburg was voor de Admiraliteit al eerder uitgewerkt (zie pag. 6-7). De VOC kocht het grootste deel van Oostenburg om er de scheepsbouwactiviteiten en opslag van goederen onder te brengen, die voorheen op Rapenburg gevestigd was. Hoofdmoot was een gigantische Oost-Indische Zeemagazijn van 177 meter lang en 20 meter diep. De hoogte onder de nok was 22½ meter. In het magazijn lagen de geurige en kostbare goederen uit Azië. Beneden was een slachthuis en op één van de zolders was de zeilmakerij. Het ontwerp was van Daniël Stalpaert, evenals de plankkaart op pag. 17.



Daniël Stalpaert, Stadsarchitect



Boven een maquette van de VOC-werf met magazijn. Daarop ook de dubbele lijnbaan die de VOC met de Admiraliteit deelde. Het kopgebouw staat nog steeds aan de Oostenburgergracht. Minder goed liep het af voor het magazijn.

Links de facade van het Oost-Indisch Zeemagazijn. Het voorste deel van Oostenburg had de stad gereserveerd voor woningen van personeel dat op de werf werkte: 1300 man in de toptijd. Dit is 'n blik door de Oostenburger Middenstraat.

In 1822 stortte een groot deel in door enerzijds achterstallig onderhoud na het faillissement in 1795 (uitgesproken door de Bataafse Republiek), anderzijds omdat daarna het magazijn gebruikt werd voor graanopslag, wat zoveel meer gewicht meebracht dat het gebouw daaronder bezweek.



1657-'58 - Nederlands Hervormde Kerk te 's-Graveland

Na de monumentale bouwwerken voor de Amsterdamse Admiraliteit en de VOC was Stalpaert's naam als architect gevestigd. Zo werd hij door de kerkenraad van 's-Graveland uitgenodigd voor hen een nieuwe kerk te bouwen. Stalpaert nam de Noorderkerk als uitgangspunt en ontwierp een plattegrond als een Grieks (=gelijkarmig) kruis, een bouwwijze die hij nog in Alphen a/d Rijn en op het Amsterdamse Wittenburg zou herhalen.

In de oprit staat een hekkenpoort met op de zuilen twee schilddragende leeuwen met de wapens van 's-Graveland (trapgans) en van Holland (leeuw). De buitenkant van de kerk is

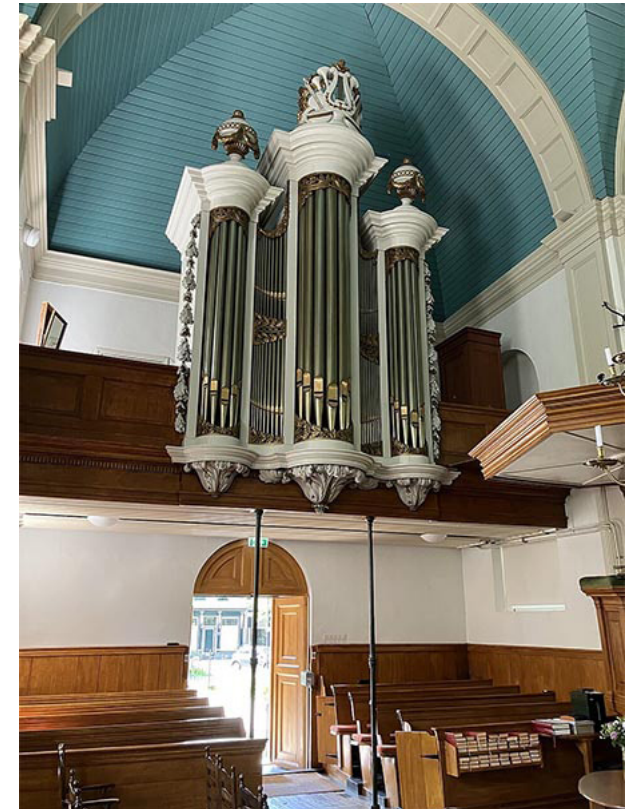


zeer sober. de enige versiering is een timpaan boven de ingang. In de klokkenstoel in het piepkleine torentje hangt een klok die in 1655 door de gebroeders Hemony werd gegoten. In het interieur valt onmiddellijk het aquamarijn-blauw geschilderde gewelf op, dat van hout is. Daar steekt vandaag het witte Bätzorgel uit 1824 prachtig tegen af. Van het gewelf hangen

koperen lichtkronen aan kettingen in de ruimte. De kerkbanken en de preekstoel zijn nog origineel uit 1658. Om de bouw te begeleiden moest Stalpaert naar 's-Graveland reizen. Dat kon sinds 1625 al met een betrouwbare trekschuitverbinding in een reis van 3 á 4 uur.

Het onderhoud van deze kerk is in handen van de Daniël Stalpaert Stichting, die in 2007 is opgericht ter gelegenheid van het 350-jarige bestaan van de kerk. De stichting hoopt ook niet-kerkelijke dorpsbewoners te betrekken bij het behoud van het monumentale gebouw.

Daniël Stalpaert, Stadsarchitect



Platte gront van d'Oude en
Nieuwe Royninge der Stadt
Amsterdam.
Waar van d'oude en volbrachte royninge
uit braken, en de nieuwe in 't bloeck is
gegrift, de nieuwe royninge begint
door d'oude walle met gestipte lijnen
worden aangegeven.

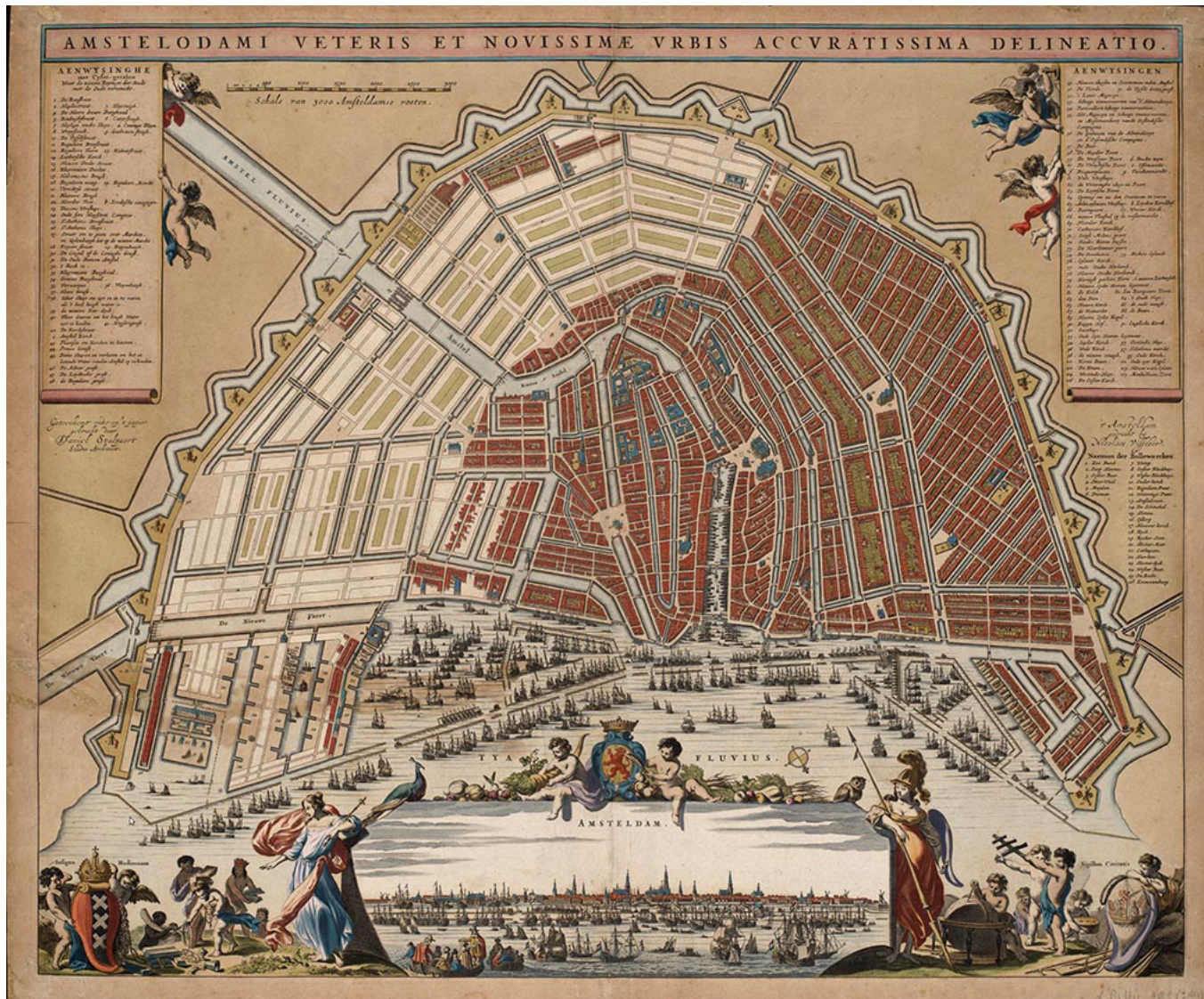
Gekont en op papier gebracht door
Daniël Stalpaert finto Architect.



- Aenwijzing met letters
waer de nieuwe royninge
met de oude vereenicht
1. De Rijn (West)
 2. Nieuwe Rijn
 3. De Rijn (Oost)
 4. De Rijn (Zuid)
 5. De Rijn (Noord)
 6. De Rijn (Zuid-Oost)
 7. De Rijn (Zuid-West)
 8. De Rijn (Noord-Oost)
 9. De Rijn (Noord-West)
 10. De Rijn (Zuid-Oost)
 11. De Rijn (Zuid-West)
 12. De Rijn (Noord-Oost)
 13. De Rijn (Noord-West)
 14. De Rijn (Zuid-Oost)
 15. De Rijn (Zuid-West)
 16. De Rijn (Noord-Oost)
 17. De Rijn (Noord-West)
 18. De Rijn (Zuid-Oost)
 19. De Rijn (Zuid-West)
 20. De Rijn (Noord-Oost)
 21. De Rijn (Noord-West)
 22. De Rijn (Zuid-Oost)
 23. De Rijn (Zuid-West)
 24. De Rijn (Noord-Oost)
 25. De Rijn (Noord-West)
 26. De Rijn (Zuid-Oost)
 27. De Rijn (Zuid-West)
 28. De Rijn (Noord-Oost)
 29. De Rijn (Noord-West)
 30. De Rijn (Zuid-Oost)
 31. De Rijn (Zuid-West)
 32. De Rijn (Noord-Oost)
 33. De Rijn (Noord-West)
 34. De Rijn (Zuid-Oost)
 35. De Rijn (Zuid-West)
 36. De Rijn (Noord-Oost)
 37. De Rijn (Noord-West)
 38. De Rijn (Zuid-Oost)
 39. De Rijn (Zuid-West)
 40. De Rijn (Noord-Oost)
 41. De Rijn (Noord-West)
 42. De Rijn (Zuid-Oost)
 43. De Rijn (Zuid-West)
 44. De Rijn (Noord-Oost)
 45. De Rijn (Noord-West)
 46. De Rijn (Zuid-Oost)
 47. De Rijn (Zuid-West)
 48. De Rijn (Noord-Oost)
 49. De Rijn (Noord-West)
 50. De Rijn (Zuid-Oost)
 51. De Rijn (Zuid-West)
 52. De Rijn (Noord-Oost)
 53. De Rijn (Noord-West)
 54. De Rijn (Zuid-Oost)
 55. De Rijn (Zuid-West)
 56. De Rijn (Noord-Oost)
 57. De Rijn (Noord-West)
 58. De Rijn (Zuid-Oost)
 59. De Rijn (Zuid-West)
 60. De Rijn (Noord-Oost)
 61. De Rijn (Noord-West)
 62. De Rijn (Zuid-Oost)
 63. De Rijn (Zuid-West)
 64. De Rijn (Noord-Oost)
 65. De Rijn (Noord-West)
 66. De Rijn (Zuid-Oost)
 67. De Rijn (Zuid-West)
 68. De Rijn (Noord-Oost)
 69. De Rijn (Noord-West)
 70. De Rijn (Zuid-Oost)
 71. De Rijn (Zuid-West)
 72. De Rijn (Noord-Oost)
 73. De Rijn (Noord-West)
 74. De Rijn (Zuid-Oost)
 75. De Rijn (Zuid-West)
 76. De Rijn (Noord-Oost)
 77. De Rijn (Noord-West)
 78. De Rijn (Zuid-Oost)
 79. De Rijn (Zuid-West)
 80. De Rijn (Noord-Oost)
 81. De Rijn (Noord-West)
 82. De Rijn (Zuid-Oost)
 83. De Rijn (Zuid-West)
 84. De Rijn (Noord-Oost)
 85. De Rijn (Noord-West)
 86. De Rijn (Zuid-Oost)
 87. De Rijn (Zuid-West)
 88. De Rijn (Noord-Oost)
 89. De Rijn (Noord-West)
 90. De Rijn (Zuid-Oost)
 91. De Rijn (Zuid-West)
 92. De Rijn (Noord-Oost)
 93. De Rijn (Noord-West)
 94. De Rijn (Zuid-Oost)
 95. De Rijn (Zuid-West)
 96. De Rijn (Noord-Oost)
 97. De Rijn (Noord-West)
 98. De Rijn (Zuid-Oost)
 99. De Rijn (Zuid-West)
 100. De Rijn (Noord-Oost)

Dit is de plankkaart die Daniël Stalpaert
in 1663 tekende voor de geplande stads-
uitbreiding die we de Vierde Uitleg zijn
gaan noemen.

- F I V
- | | |
|----------------|----------------|
| A. Nieuwe Rijn | B. Nieuwe Rijn |
| C. Nieuwe Rijn | D. Nieuwe Rijn |
| E. Nieuwe Rijn | F. Nieuwe Rijn |
| G. Nieuwe Rijn | H. Nieuwe Rijn |
| I. Nieuwe Rijn | J. Nieuwe Rijn |
| K. Nieuwe Rijn | L. Nieuwe Rijn |
| M. Nieuwe Rijn | N. Nieuwe Rijn |
| O. Nieuwe Rijn | P. Nieuwe Rijn |
| Q. Nieuwe Rijn | R. Nieuwe Rijn |
| S. Nieuwe Rijn | T. Nieuwe Rijn |
| U. Nieuwe Rijn | V. Nieuwe Rijn |
| W. Nieuwe Rijn | X. Nieuwe Rijn |
| Y. Nieuwe Rijn | Z. Nieuwe Rijn |



1659-1663 - De Vierde Uitleg

Als een smeulend vuur was het afmaken van de stadsuitleg van 1613 permanent in de gedachten van het stadsbestuur. Eindelijk in 1658 besloot men die voor te bereiden en werd voor de zekerheid vernieuwing gevraagd van het bestaande octrooi van 1609. Men had van die vroegere uitleg geleerd hoe het níet moest en met de uitgifte van erven op het Waalsei-

Daniël Stalpaert, Stadsarchitect



Boven de landzijde van de vestingwerken, die er bepaald indrukwekkend uitzagen. Hier de Singelgracht t.h.v. de Leidsepoort. Die gracht was breed, berekend op een belegering met kanonnen.

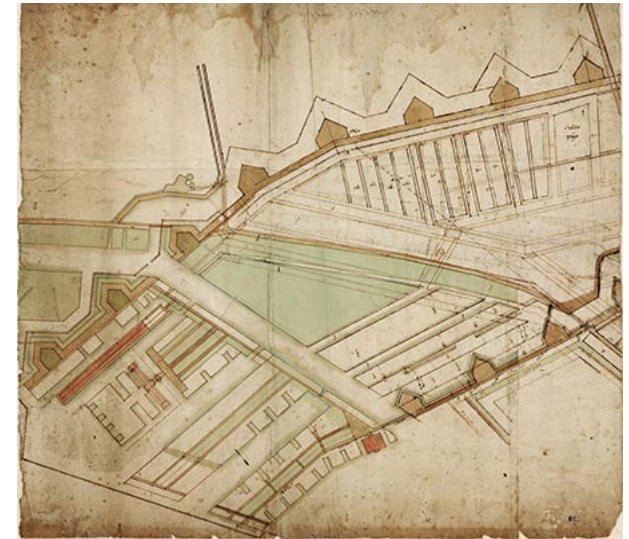
Onder een beeld van de Schans, hier de Weteringschans. Op nagenoeg elk bolwerk stond een korenmolen, alhoewel de maalsoort later wel eens anders gekozen werd. Het idee was dat de stad ook bij een belegering de bevolking gevoed zou kunnen worden.



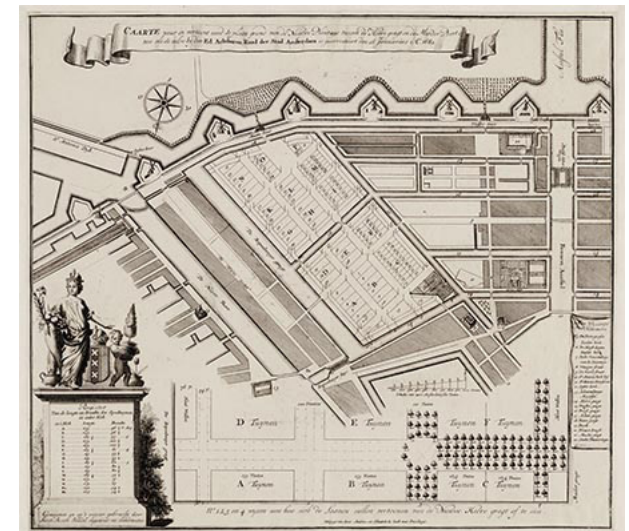
land geleerd hoe het beter kon. Met al deze kennis besloot men alles binnen het plangebied te onteigenen en af te breken of te verplaatsen (molens). Nadat Daniël Stalpaert de bouw van het nieuwe stadhuis met succes had afgerond, werd hem de voorbereiding voor de Vierde Uitleg toevertrouwd. Consigne was de succesvol gebleken grachtengordel door te zetten en daarvan uitgaande is aan te nemen dat na het krijgen van het octrooi Stalpaert in 1659 aan de gang ging. Hij ontpopte zich daarbij als een gedegen stedenbouwkundige door een analyse te maken van de noden van de nieuwe bewoners. De radiaalstraten zijn Stalpaert's bijdrage, waarvan de Haarlemmerstraat en -dijk voor hem een pover voorbeeld was. Elke radiaalstraat zou eindigen in een groot wagenplein, ruim genoeg om inkomende vrachtwagens en koetsen uit te laten spannen en het vervoer door kleinere wagens naar de bestemming in de stad voort te zetten. Stalpaert ging niet zover dat de radiaalstraten strak aansloten op de uitvalswegen, maar liet dat onderhevig zijn aan het verkrijgen van zoveel mogelijk rechthoekige bouwpercelen in rechthoekige bouwblokken. Daarom eindigden de radiaalstraten slechts in de buurt van de uitvalsweg en pas buiten de muren werd voor een aansluiting gezorgd. Hij ontwierp een netwerk van bouwblokken die op gepaste afstanden werden doorsneden door dwarsstraten waar winkels en werkplaatsen moesten komen voor de dagelijkse behoeften van de bewoners. Hij berekende hoeveel tuin die winkels minimaal nodig hadden, want die ruimte ging ten koste van de tuinen van de voorname huizen aan de gracht. Hij heet ook de bedenker te zijn van de achterstraat (nu: Kerkstraat), midden tussen de Keizers- en Prinsengracht, met achteruitgangen, stallen en koetsierswoningen. Kopers van een perceel aan een gracht had eerste keus bij de aanschaf van het corresponderende perceel in de achterstraat. Iets dergelijks knutselde hij ook van de Reguliersdwarsstraat achter de Herengracht. De knikken in de gordel, die percelen met een onregelmatige vijfhoek zouden opleveren, reserveerde Stalpaert voor kerken en markten. Hij legde zijn bevindingen vast in een plankaart die u op de omslag tegenkomt. Daarnaast tekende hij een pronkkaart die op de vorige pagina staat.

Grote spelbreker was de zeewerende Sint Anthoniesdijk die schuin door zijn fraaie raster liep. Zeedijken waren heilig en aan inspraak van steden als Amsterdam onttrokken. Na probeersels om er zoveel mogelijk verkoopbare percelen uit te halen besloot men rigoureuus om een nieuwe zeedijk op te werpen, de Hoogte Kadijk, en de oude te slechten.

Vondel kreeg zijn park met een standbeeld van hem..., Rembrandt zijn plein, ook met een stand-



De St. Anthoniesdijk was de grote spelbreker voor het fraaie raster dat Stalpaert over de uitleg had gelegd, want die liep er dwars doorheen. De oplossing was een nieuwe zeedijk op te werpen, de Hoogte Kadijk. Het resultaat, de Plantage, leverde percelen op die toen niet meer te verkopen waren. Het moesten maar tuinen worden.



beeld..., maar waar blijft Daniël Stalpaert? We hebben niet eens een portret van hem! Terwijl wij dank verschuldigd zijn aan de man die de geniale gedachte had om een stad te ontwerpen die in onze eeuw nog steeds functioneert en waar drommen vreemdelingen op afkomen om zich eraan te vergapen. Het was helemaal niet vanzelfsprekend dat dit het resultaat zou worden, de geniale grachtengordel die in onze dagen tot werelderfgoed benoemd zou worden. Natuurlijk is niet alles zomaar aan Stalpaert's brein ontsproten. Hij zal hulp ingeroepen hebben.



Daniël Stalpaert, Stadsarchitect



Markten werden per schuit bevoorraadt, personenvervoer ging per trekschuit naar een andere stad en zelfs voor z'n plezier voer men per jacht.





Er is ook genoeg aan Stalpaert's vestje getrokken, dat we het beter zus konden doen of zó. Men overwoog de Keizersgracht een Keizersallee te laten zijn, net als Den Haag zijn Lange Voorhout had. Maar de pragmatische planoloog wist dat elk stukje bouw materiaal per schip aangevoerd moest worden en niet met een sjees. Het bleef een gracht waarover dingen aangevoerd konden worden maar ook de lozingen van de toiletten afgevoerd konden worden.

Er was van meet af aan een verschil tussen grachten voor vervoer van grote hoeveelheden goederen en de 'woongrachten' Heren- en Keizersgracht. Het Singel was dat sinds menscheugenis al en in de nieuwe uitleg kreeg ook de Prinsengracht die functie. Alleen langs de Prinsengracht mochten ook bedrijven komen, zolang ze geen lawaai of stank verspreidden of brandgevaarlijk waren. Daarom waren alle bruggen over de Prinsengracht beweegbaar of heel hoog en aanvankelijk van hout terwijl die over de Heren- en Keizersgracht bij voorkeur in steen werden uitgevoerd.

Amsterdam heeft één van de belangrijkste en best bewaarde historische stadskernen van de wereld. Dit monumentale geheel werd op 1 februari 1999 aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet. Op 1 augustus 2010 werd de binnenstad, in het bijzonder de 17^e-eeuwse grachtengordel, aangewezen als UNESCO Werelderfgoed. Dit vormt de bekroning van de inspanningen die het stadsbestuur en haar vakkrachten zich hebben getroost om er iets moois van te maken..., een wereldstad waardig.

Daniël Stalpaert, Stadsarchitect



De radiaalstraten waren gedacht voor door gaand verkeer naar de buitenring, de (Wetering-) Schans. Boven de Leidsestraat met een aansluiting op de Overtoomseweg. Onder de Utrechtsestraat die eindigt bij de brug over de Achtergracht die in de 19e eeuw grotendeels gedempt zou worden. Dit is een blik vanaf de Ossenmarkt met een weg naar de Utrechtsepoort en Amsteldijk.

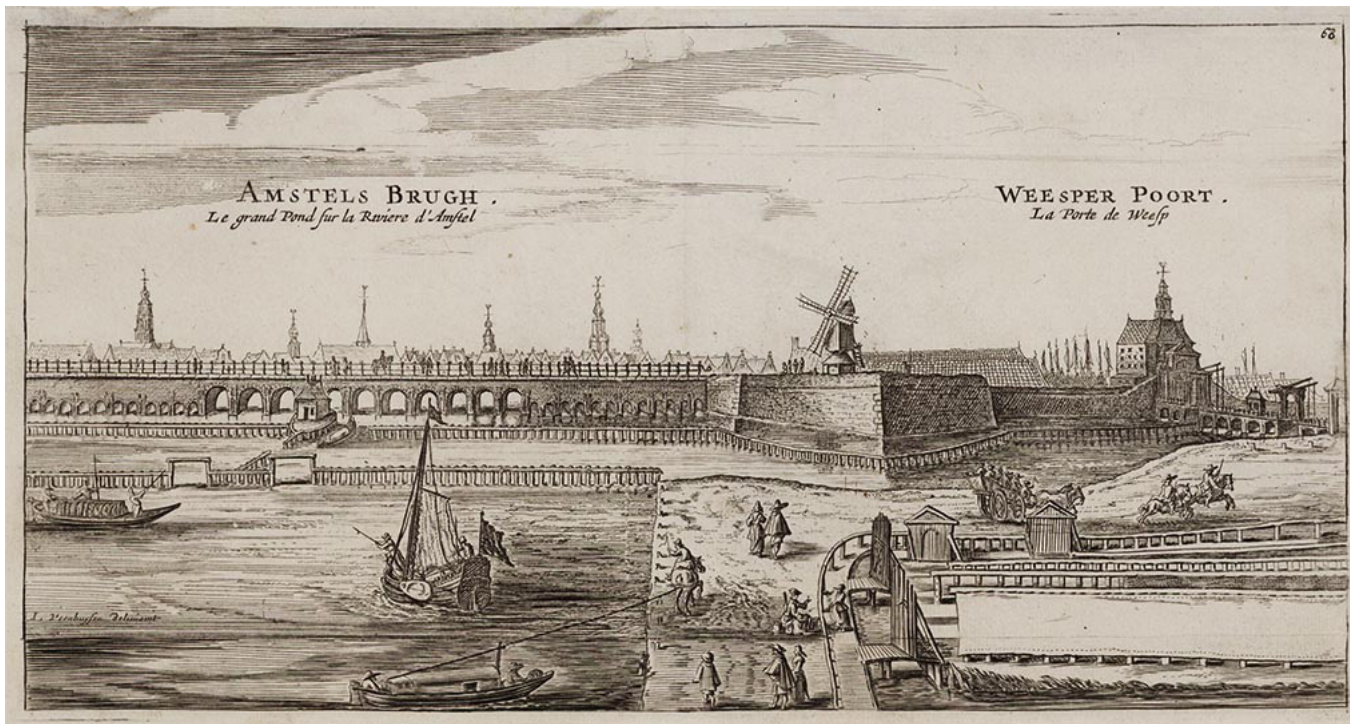


1662-'64 - Hooge Sluis

Een onderdeel van de vestingwerken was de overspanning van de Amstel met een stenen brug, de Hooge Sluis, naar een ontwerp van Daniël Stalpaert. De hoog opgaande brug werd gebouwd vanaf 1662 en rustte op 35 stenen bogen zonder bewegend deel. Aan elke kant 12 op de oever en 11 in het water. Alleen onder de drie middelste bogen konden schepen passeren. Om dat mogelijk te maken moest vanaf het vasteland een helling naar een behoorlijke hoogte opstijgen. Toen dan ook het wielvervoer in de stad toenam werd er geklaagd over de helling waar zelfs paarden voor een wagen moeite hadden. Er is in de 19e eeuw een oplossing gezocht voor de groter wordende schepen door het in 1823 slopen van één pijler in het midden en het maken van een beweegbaar gedeelte over twee bogen. Voor de paardentrams van de AOM kon de helling in 1875 minder worden door het wegdek te verlagen en tenslotte werd in 1882 de hele brug gesloopt en vervangen door een nieuwe Hooge Sluis naar ontwerp van Willem Springer. Die rustte nog steeds op dezelfde pijlers die Stalpaert had laten metselen.



Van boven naar beneden: brug van 1662, daaronder brug met beweegbaar brugdek en onder de sloop.



1663-'65 - Aalmoezeniersweeshuis Prinsengracht

Weeskinderen van poorters werden in het Burgerweeshuis opgenomen en verder hadden alle kerkelijke gezindten, anders dan gereformeerd (nu heet dat hervormd), hun eigen weeshuizen. Wat overbleef, en dat was, behalve echte wezen, steeds een aanzienlijke hoeveelheid verlaten kinderen en vondelingen, was aangewezen op de Aalmoezeniers die aanvankelijk op het Singel een weeshuis hadden staan. In 1663 begon de bouw van een groot weeshuis ter vervanging en dat een capaciteit van 800 kinderen zou hebben. Het weeshuis werd ontworpen door Daniël Stalpaert en zoals gebruikelijk zal hij de bouw ook begeleid hebben.

Amsterdam kende tijdens de bouwperiode weer een pestepidemie, weliswaar de laatste maar ook de zwaarste. Tien procent van de populatie verloor het leven en weldra was het weeshuis alweer veel te klein. Door twee kleine kinderen op een brits te leggen liep het aantal nog in de 17^e eeuw op tot 1300 en dat zou dankzij de cholera nooit meer beter worden. Baby's en jonge kinderen werden vaak eerst uitbesteed aan externe minnen (pleeggezinnen) in de stad. Oudere kinderen kregen in het weeshuis les tot hun vijftiende en moesten daarna direct aan het werk. In 1825-'29 werd het weeshuis door stadsarchitect Jan de Greef verbouwd en uitgebreid tot Paleis van Justitie, waarbij een hele nieuwe gevel verscheen (zie afb. rechtsonder).





1664 - Leidsepoort

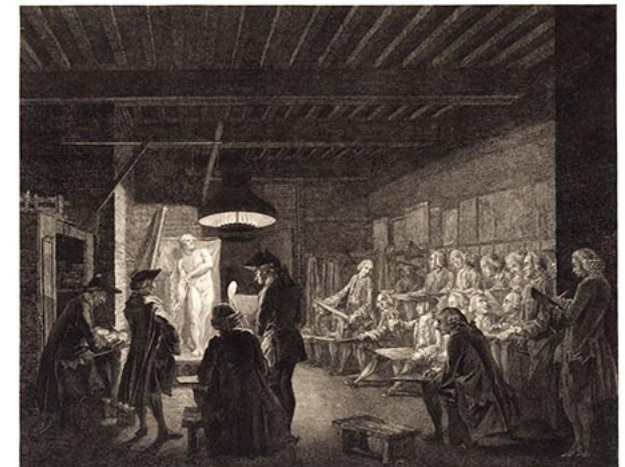
In de Vierde Uitleg kwamen vier poortgebouwen, waarvan Daniël Stalpaert er slechts één zelf ontwierp: de Leidsepoort. De andere besteedde hij uit aan zijn stadsmeestertimmerman Gerrit Barentsz. Swanenburgh. Die pakte als eerste de Muiderpoort aan en in 1663 begon de bouw. Zijn onderaannemers namen een loopje met hem en dat bleek al snel na de bouw. De Weesper- en Utrechtsepoort werden naar het ontwerp van Swanenburgh gemaakt maar nu onder strenger toezicht. Stalpaert begon de bouw van de Leidsepoort in 1664 en zijn ontwerp week nogal af van de toen gebruikelijke bouwstijlen. Hij liet een sombere, vierkante burcht met vier bescheiden hoektorens en in het midden een ruiter plaatsen wat een vervreemdend effect opleverde. Tegen de noordelijke muur werd later een brandweerpост geplaatst. Aan het eind van de brug stond een hekpoort die toegang gaf tot het Leidschebosch.

Daniël Stalpaert, Stadsarchitect



De poort gaf toegang tot de uitvalsweg naar Sloten en Amstelveen. Over die weg trokken op 10 oktober 1787 Pruisische troepen de stad in om het gezag van stadhouder Willem V weer te herstellen en de patriottische stadsregering te verdrijven.

Net zoveel aandacht kreeg de vestiging van de eerste Tekenacademie in Amsterdam op de verdieping boven de poort. Die zat daar slechts van 1764 tot 1767 en verhuisde toen naar het stadhuis op de Dam. De poort werd in 1862 afgebroken.



1663-'64 - Leisegracht 108, woning voor stadsmeestermetselaar

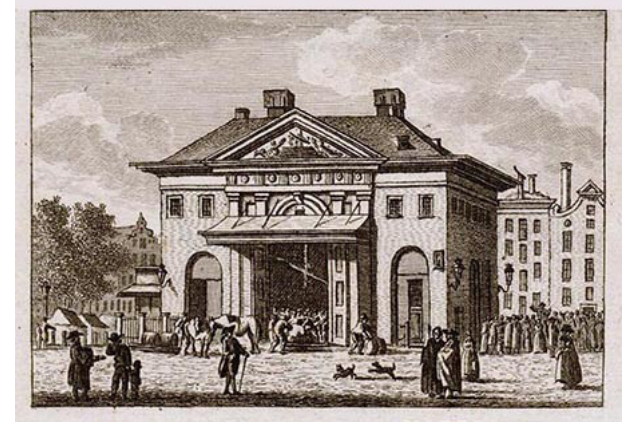
Op zijn plankkaart had Daniël Stalpaert al een woongebouw gereserveerd voor de stadsmeestermetselaar, zijn gezin en zijn Metseltuyn. Die laatste was de werkplaats waar al het steenhouderswerk voor de Vierde Uitleg verricht moest worden. Het werd een voornaam huis onder een schilddak in carré met een getoogde ingang op de begane grond. Door eeuwenlang ophogen van de straat voorlangs verdween de onderste bouwlaag gedeeltelijk onder de grond en moest aan de zijkant Raamdwarstraat een nieuwe ingang gemaakt worden, waarvoor een stoep nodig was.

1668 - Verbouwing Regulierspoort tot Boterwaag

Wanneer een oude stadspoort binnen de stad kwam, werd hij in de regel afgebroken. De Regulierspoort was in 1635 gebouwd en men dacht wel een nieuwe bestemming te vinden. De boter- en kaasmarkt werd van de Dam naar het Reguliersplein (nu: Rembrandtplein) verbannen en de poort tot boterwaag verbouwd. De verbouwing werd aan Daniël Stalpaert opgedragen. In de waag werden de benodigde administratieve handelingen verricht, waarna de boeren hun producten op het omringende plein verhandelden. Dat plein bleef voor jaren een van de belangrijkste marktplakken in de stad. Het poortgebouw is in 1874 alsnog afgebroken.

1670-'71 - Hoogduitse Synagoge (Grote Sjoel)

De Hoogduitse Synagoge werd in ongeveer één jaar gebouwd en op 25 maart 1671 in gebruik genomen. Het ontwerp was van Daniël Stalpaert in zijn functie als stadsarchitect. Terwijl de Portugese Synagoge in eigen beheer werd gebouwd moest de stadsarchitect de opdrachtgevers van de Hoogduitse bijstaan om kwaliteit, veiligheid, regelgeving en kostenbeheersing te bewaken. De bouw omvatte ook een slachterij met vleeshal, school, badhuis en bibliotheek. Het gebouw kwam aan de Deventer Houtmarkt te staan, die na demping van de Houtgracht Jonas Daniël Meijerplein ging heten. In 1685 volgde de bouw van de Obbene Sjoel (boven de vleeshal), in 1700 de Driit Sjoel en in 1752 de Neie Sjoel waarvoor toen wel een eigen architect voor aangetrokken werd. De laatste was bitter nodig omdat in de 18^e eeuw het aantal Joodse vluchtelingen uit Oost-Europa sterk toenam. Het hele complex maakt tegenwoordig deel uit van het Joods Museum.



1669-1671 - Oosterkerk

Het zal altijd een vraagstuk blijven waarom de Oosterkerk op Wittenburg, niet bepaald een chique buurt, wel direct in steen is gebouwd. Net als de Eilandskerk werd op Rapenburg in 1659 een houten preekshuur gebouwd die in 1671 vervangen werd door een in steen gebouwde Oosterkerk op Wittenburg, naar ontwerp van Daniël Stalpaert. Er wordt veel afgedaan aan zijn ontwerp omdat in een later stadium architect Adriaan Dortsman hem bijsprong, maar aan de

in Alphen a/d Rijn gebouwde Oudshoornse kerk kunnen we zien dat het basisontwerp voor de Oosterkerk wel degelijk van Stalpaert is. De kerk is gebouwd als een Grieks kruis, een centraalbouw dus, net als de Noorderkerk. Om de kerk buitendijks op drassige bodem te kunnen bouwen zijn er 2192 houten palen in de veenbodem geheid. Om te voorkomen dat het gebouw zou verzakken door rottende palen lopen de stenen muren,

die op de fundering rusten, door tot onder grondwaterniveau; zelfs tot meer dan vier meter onder de kerkvloer. Dortsman, toen nog aan het begin van zijn carrière, werd in de afbouw-fase ingezet om de constructieve en esthetische details van het gebouw te perfectioneren. De luidklok is door Hemony gemaakt en het uurwerk buiten komt van de gesloopte toren van de beurs van De Keyser. Er worden geen diensten meer in de kerk gehouden.

Daniël Stalpaert, Stadsarchitect



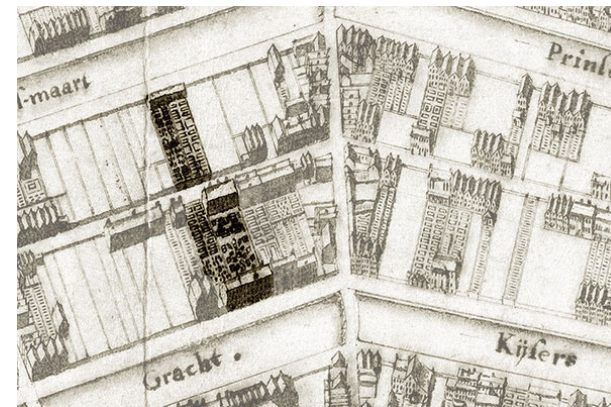
*Boven Stalpaert's Oudshoornse kerk in Alphen
Onder het interieur van de Oosterkerk*



1670 - Woonhuis aan de Keizersgracht voor zichzelf en naaste familie

Daniël Stalpaert woonde in die jaren nog steeds op het Singel, tegenover de Voetboogdoelen. Dat was waarschijnlijk zijn ouderlijk huis. Sinds zijn aanstelling als stadsarchitect en door zijn huwelijk met de welgestelde weduwe Machtelt Lodders braken ook voor Stalpaert betere tijden aan. Hij had zijn zinnen gezet op enkele percelen in 'zijn' Vierde Uitleg, ter hoogte van de Gouden Bocht maar dan aan de Keizersgracht. De eerste percelen werden eind 1663 in veiling gebracht, maar die waar Stalpaert zijn zinnen op had gezet pas 7 januari 1668. Stalpaert kocht niet direct van de thesauriers maar nam ze over van verschillende speculanten. In het bouwblok tussen Keizers- en Prinsengracht beoosten de Nieuwe Spiegelstraat nam hij van Goosen Centen de erven 6 en 7 over á f 1220 en van Pieter van Laren de corresponderende percelen 54 en 55 in de Kerkstraat á f 350. Op 10 februari 1668 nam hij van Gerrit Roeters erf 8 aan de gracht en erf 53 in de Kerkstraat over voor respectievelijk f 1220 en f 315. Hij beschikte daarmee over drie aaneengesloten percelen aan de Keizersgracht met de drie corresponderende percelen in de Kerkstraat. De locaties ziet u gemarkeerd op de plattegrond rechts. Op 17 maart 1669 kocht Stalpaert ook nog de erven 76 en 77 in de Kerkstraat, tegenover zijn eigen percelen. Eén daarvan kwam eigendom van zijn zuster Maria die het echter onbebouwd liet. Het tweede bleef eveneens onbebouwd en diende als moestuin voor de familie. Op de erven aan de gracht liet Stalpaert een enorm woonhuis bouwen over bijna de volle breedte. Helaas is er geen afbeelding van dat pand bekend. Het was een zeer breed, monumentaal pand met drie woonlagen. De indrukwekkend brede voorgevel had een verhoogde lijstgevel met een strakke, driehoekige timpaan in het midden. Het kwam in 1669 gereed. Na zijn overlijden in 1676 ging zijn nalatenschap naar zijn echtgenote Machtelt Lodders omdat Stalpaert geen nazaten had. Zijn dochtertje was immers in 1641 overleden, net als haar moeder. Na het overlijden van Machtelt in 1678 kwam het hele bezit, inclusief de houthandel van haar eerste echtgenoot, aan drie kinderen uit dat eerste huwelijk. Die verkochten alles, een verkoop die in 1680 afgerond werd. Koper was Hendrik Hunthum, die ook het lege erf van Maria Stalpaert kocht. Hij woonde er tot zijn dood, waarna zijn erven het hele complex in 1731 verkochten aan een driemanschap, dat het huis wilden afbreken en vervangen door drie huizen met halsgevels, de huidige Keizersgracht 606-610. Jan van der Streng liet Jurriaan Westerman de drie toppen voorzien van uitbundig beeldhouwwerk.

Daniël Stalpaert, Stadsarchitect



▲ Stalpaert's erven aan Keizersgracht en Kerkstraat
▼ Deze panden werden in plaats van Stalpaert's huis gebouwd; 610 verloor eind 18e eeuw zijn hals



1671 - Amstelkerk

Daniël Stalpaert had een ring van vier kerken aan de Kerkstraat voor ogen, zodat de gelovigen nooit enorme afstanden hoefden af te leggen. Om ze zo snel mogelijk ter beschikking te krijgen, werden enkele kerken in hout opgetrokken die zo snel mogelijk daarna versteend zouden worden. Dat laatste lukte met de Eilandskerk in 1736. Met de Amstelkerk is dat nooit zover gekomen zodat het noodgebouw er inmiddels 3½ eeuw staat. Het staat helemaal aan de zijkant van het beoogde plein (Amstelveld) zodat het kon blijven staan als de stenen kerk gebouwd zou worden. In 1843 heeft Cornelis Alewijn voor Publieke Werken het interieur onder handen genomen en door bekleding en stucwerk veel van de houtconstructie weten te verbergen. Twee van de vier geplande kerken, bij het Molenpad en bij de Weesperstraat, zijn nooit gebouwd.

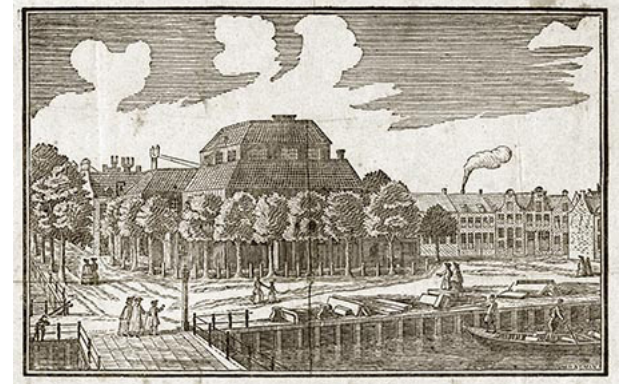
1671-'75 - Diverse infrastructurele werken

1671 - **Bullebakssluis**: Stadsarchitect Daniël Stalpaert werd opgedragen om de houten bruggen in de Schans - waaronder de verbindingen bij de Bullebakssluis en de nabijgelegen Zaagmolenpoort - te vervangen door stenen bruggen. Over de Schans ging inmiddels zoveel verkeer dat Stalpaert zelf dat al aangekaart had bij het stadsbestuur.

1671 - Inrichting **Ossenmarkt**: In afwijking van wat er achter andere poorten gebeurde, de aanleg van een wagenplein, moest aan het eind van de Utrechtsestraat weer een nieuwe beestenmarkt komen. De inrichting van een plein waar vee gestald en verhandeld werd lijkt simpel, maar vroeg nogal wat van de infrastructuur. Het plein kon niet onbestraat blijven want dan zou het snel een modderpoel worden. Kasseien was de oplossing; slijtvast en makkelijk schoon te spuiten. Verder kwam er een woud aan hekken om het vee aan vast te binden en de looppaden vrij te houden. Er moest een watervoorziening komen om het vee te drinken en de looppaden schoon te maken. Een marktmeester moest toezicht houden, accijnzen innen en het vee wegen. Stalpaert moest daarom ook de bouw van een officieel waaggebouwtje en een kantoor voor de marktmeester inpassen in het stratenplan.

1675 - Bouw nieuwe **Kortjewantsbrug**: Deze brug was oorspronkelijk een vaste brug met een oorgat (smalle opening in het brugdek om een staande mast door te laten) en dat zorgde voor veel oponthoud voor de scheepvaart. Stalpaert verving de brug door een dubbele ophaalbrug.

Daniël Stalpaert, Stadsarchitect



▲ Inrichting Ossenmarkt met hekken en stallen

▼ De vaste Kortjewantsbrug met oorgat werd vervangen door een dubbele ophaalbrug



1672 - Amstelsluizen

Dat was ook een infrastruktureel werk maar daar willen wij iets langer bij stilstaan. Het idee was van burgemeester, geleerde en homo universalis Joannes Hudde. Die bedacht dat het waterpeil binnen de stad beter onder controle gehouden kon worden, wanneer er zo dicht als mogelijk achter de Hooge Sluis en voor de Prinsengracht sluizen in de Amstel gebouwd werden. Later zou dit idee nog aangevuld worden met het sluiten van de IJ-oever door sluizen in alle waterwegen die op het IJ uitkwamen te bouwen, de Hoogwaterkering.

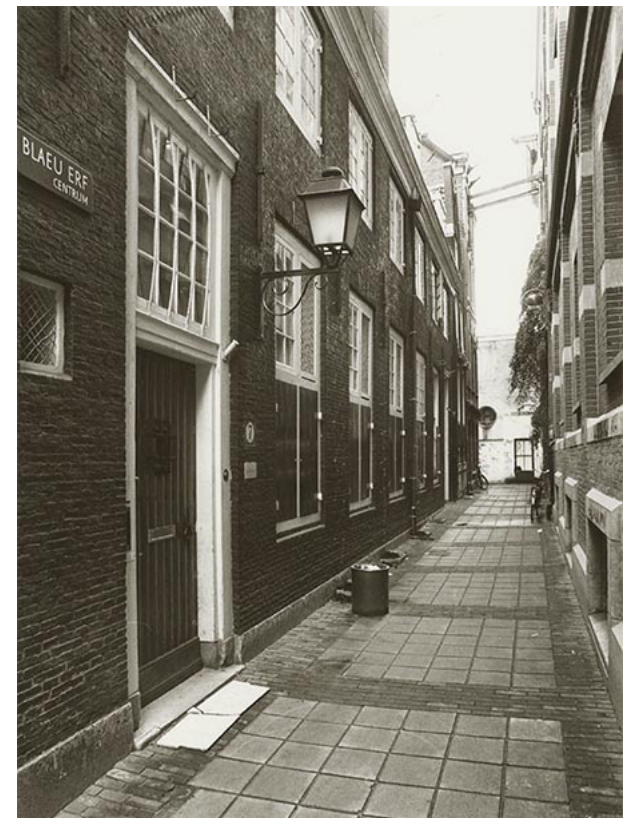
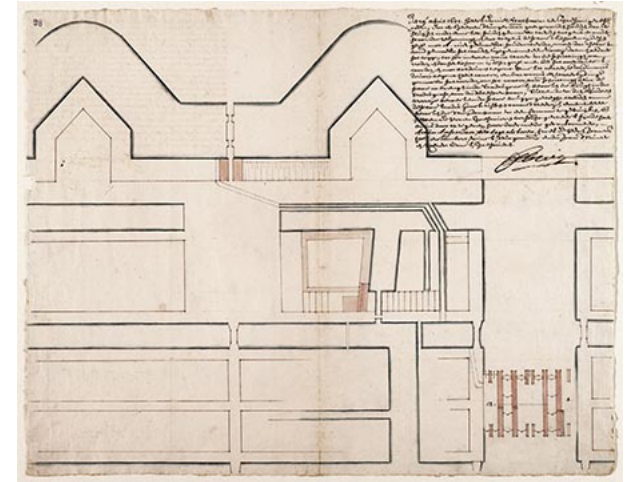
Ook de waterkwaliteit van het Amstelwater zou door een sluis onder controle gehouden kunnen worden. Het Amstelwater was al decennialang geen helder rivierwater meer, vervuild als het raakte door de landbouw en veeteelt stroomopwaarts. Het ging zo ver dat het water de stad helemaal niet binnen mocht en het schutwater van de sluiskolk afgevoerd werd via een ondergrondse pijpleiding naar de Singelgracht buiten de beer onder de brug naar de Weesperpoort. Zo'n beer kwam ook onder de loopbrug naar de Boerenwetering bij de Weteringpoort en dat resulteerde in een vuilwaterbekken aan het eind van de Buiten-Amstel waarvan de inhoud niet de stad in mocht. Stalpaert ontwierp een sluizenstelsel waarvan er maar enkele voor het scheepvaartverkeer bestemd waren en de overige voor het reguleren van de waterstand in de stad. Bij het uitwerken van dit idee werd Stalpaert geassisteerd door Cornelis Danckerts de Rij.

1674 - Diaconie-bakkerij in 't Hol

In 1673 besloot de Diaconie van de Nederduits Gereformeerde (=Hervormde) kerk zelf brood te gaan bakken voor de bedeling van hun armen. Tot dan had de Diaconie de armen geld verstrekt om brood te kopen maar dat werd aan de verkeerde dingen besteed en de kinderen leden evengoed honger.

Zij kochten de uitgebrande bezittingen van Blaeu tussen Gravenstraat en Sint Nicolaasstraat en bouwden een Diaconiebakkerij naar ontwerp van Daniël Stalpaert. De eerste meesterbakker die er de scepter zwaaid was Gerrit van Heerden die daarvoor zijn bakkerij op Oostenburg opgaf. Op 17 oktober 1675 werd het eerste zelfgebakken brood aan de presiderende diaken uitgereikt. Men schatte dat dagelijks 3000 broden nodig zouden zijn waarvoor men drie ovens geïnstalleerd had. Daarvoor werden 'broodloodjes' uitgereikt, maar ook dat systeem verzekerde het gezin niet vrij van honger te zijn, omdat zee verkocht en nagmaakt werden.

Daniël Stalpaert, Stadsarchitect



1675-'80 - Buitenplaats Trompenburg in 's-Graveland

Daniël Stalpaert was de eerste stadsbouwmeester van Amsterdam en een goede bekende in de maritieme kringen, denk aan 's Lands Zeemagazijn voor de Admiraliteit op Kattenburg.

Toen admiraal Cornelis Tromp, de zoon van Maarten Tromp, rond 1675 zijn buitenplaats in 's-Graveland liet herbouwen nadat de Fransen het oorspronkelijke huis in het Rampjaar (1672) hadden platgebrand, vroeg hij Stalpaert voor het ontwerp. Stalpaert ontwierp een uniek, Hollands-classicistisch meesterwerk dat direct verwees naar de zeeheldenstatus van de opdrachtgever. Het huis werd letterlijk ontworpen met de symboliek van een schip. Het is omgeven door water en heeft een dakterras met relingen dat sprekend lijkt op een scheepsdek. Voor de ronde uitbouw ontwierp Stalpaert een achthoekige koepelzaal die boven het 'dek' uitsteekt. Vanuit deze zaal had Tromp rondom uitzicht, alsof hij op de commandobrug van zijn vlaggenschip stond.

Helaas heeft Stalpaert het eindresultaat zelf nooit gezien; hij overleed in december 1676, midden in de bouwperiode. Het project werd daarna zonder hem maar naar zijn ontwerp voltooid.

Dit meesterwerk betekent ook het einde van dit overzicht van de bouwwerken van Daniël Stalpaert.



Het traktement van een stadsarchitect

“Daniël Stalpaert is aengenomen voor stadsarchitect op een tractement van zestien hondert gulden ‘s jaers, mits dat Burgemeesteren alle jaren vrij mogen sijn en hij sal moeten doen al wat de stat aengaet of dat Burgemeesteren of Thesaurieren hem belasten”.

Aldus staat zijn benoeming op 29 oktober 1648 te boek gesteld. Het was een aanstelling die niet alleen door burgemeester Cornelis Jan Witsen wereldkundig werd gemaakt, maar die Stalpaert ook in hoge mate aan de voorspraak van deze invloedrijke man te danken had. Het tweede deel van de geciteerde tekst verwijst direct naar de beperkingen van de functie: de aanstelling gold telkens voor de duur van slechts één jaar, ingaand per 29 oktober. Met andere woorden: Stalpaert kon elk jaar de laan worden uitgestuurd zodra hij de heren niet meer beviel. Dat gebeurde overigens nooit. Stalpaert beviel de burgemeesters juist uitstekend, hoofdzakelijk omdat hij zich opstelde als een gewillig dienaar. Vooral wanneer de kosten voor de bouw van het nieuwe stadhuis naar de zin van de burgemeesters te hoog opliepen, toonde hij zijn waarde. Stalpaert schroomde niet om in het oorspronkelijke ontwerp van Jacob van Campen te snijden zodra hij een goedkopere oplossing zag. Dat deed hij meestal zonder overleg met de hoofdarchitect, maar hij wist zich daarbij altijd gedekt door zijn politieke bazen.

Meer dan eens meende Stalpaert dat er na bewezen diensten eindelijk eens iets gedaan kon worden aan zijn 'bevroren' traktement. In 1663 leek de kans schoon, nadat hij de grote lijnen voor de Amsterdamse stadsuitbreiding op papier had gezet. Zijn persoonlijk getekende plankkaart werd de maatstaf en hij had eigenhandig toegezien op het rooien van de nieuwe straten en grachten, een waar monnikenwerk. Maar wie hoopte op een structurele loonsverhoging, kwam bedrogen uit. Het stadsbestuur overwoog geen aanpassing van het basissalaris. In plaats daarvan ontving hij een eenmalige bonus van honderd dukatons, destijds een waarde van zo'n 315 gulden. De adder onder het gras? Van dat geld moest Stalpaert wel zélf de druk van vijftig luxe-exemplaren van zijn kaart betalen, bestemd voor de hoge heren. Teleurgesteld wendde hij zich tot zijn beschermheer Witsen. Die was het met hem eens dat dit wel erg leek op een sigaar uit eigen doos en deed een goed woordje voor de architect. Met succes: de drukwerkkosten werden kwijtgescholden en Stalpaert kreeg het bedrag netto uitgekeerd. In 1670 toog Stalpaert andermaal naar Witsen. Hij vroeg zich hardop af of er na al die jaren van trouwe dienst nog altijd niets aan zijn traktement veranderd kon worden. Ook kaartte hij

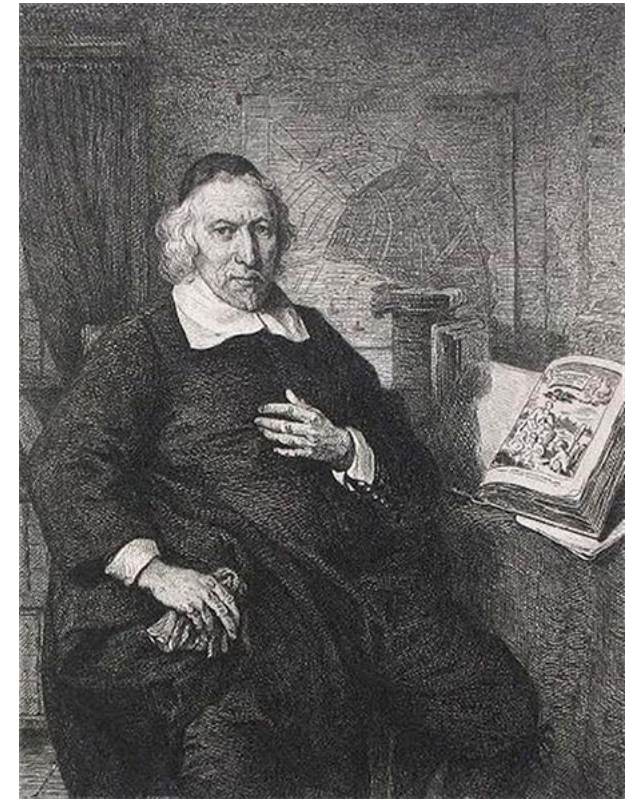


*Mecenas Cornelis Jan Witsen was overtuigd van
Stalpaert's kunnen en steunde hem nog lang nadat
hij burgemeester-af en oud-raad was geworden*

aan waarom hij nooit met dezelfde regelmaat bonussen ontving zoals andere stedelijke ambtenaren die zo vlot kregen. Witsen wist de vroedschap weliswaar te bewegen tot een beraadslaging over een structurele verhoging van tweehonderd gulden, maar het is historisch gezien twijfelachtig of die hem ook daadwerkelijk zijn uitgekeerd.

De architect Daniël Stalpaert in de geschiedschrijving

Ook Vondel bleek een supporter toen hij ter gelegenheid van de opening van het stadhuis in 1655 o.a. deze regels dichtte: *“Toen Stalpaert mij de kunst aldus liet zien en hooren, op ‘t Raethuis, steegh mijn lust”*. En: *“De Wester marmerklip den maetzang volgt Van Kampen en Stalpaert, die, bezweet, noch arbeit vlien, noch rampen, noch opspraeck, nu en dan gesprongen voor hun scheen, tevrede datze zich verbouwen voort gemeen”*.



Olfert Dapper (1636-1689, de Nederlandse geograaf, polyglot en geschiedschrijver die de geschiedenis van zijn geboortestad in een kloek werk beschreef, 552 pagina's verdeeld over 5 onderwerpen. Hij was overtuigd van het vakmanschap van Daniël Stalpaert en stelde hem op één lijn met Van Campen. Hij schreef ook veel werken over andere landen terwijl hij nooit uit Nederland weggeweest is.

