

*Theo Bakker's Domein
Jaarboek 2020*

Dit jaar geredigeerd door Ria Scharn

A historical painting of a busy Amsterdam square. In the background, a large Gothic church with a prominent rose window and spires. The square is filled with people, some on horseback, and a large horse-drawn cart in the foreground. The cart is loaded with several large, flat, white objects, possibly ice blocks or cheese. The scene is set in a city with multi-story buildings and a cobblestone street.

de rode kiosken

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

Ongetwijfeld kent u Breitners schilderij van de Dam bij schemering in 1898 (zie omslag: collectie Stedelijk Museum). Het beeld is vertrouwd, want veel is er niet veranderd aan de achtergrond. In het oog springen de paarden voor de AOM-trams waarvan de daken mooi oplichten in het late middaglicht. Rechts zien we een deel van Naatje, links een rij aapjes en in het midden als blikvanger die brandweerode kiosk waarvan het binnenste oplicht in de donker wordende stad. Die kiosken komen wel vaker voor op foto's van rond de eeuwwisseling, die van de negentiende naar de twintigste dan. Wanneer kwamen ze en wanneer verdwenen ze weer?



Isaac Bles, winkelier op de Brouwersgracht 91, had in een vorige werkkring in Brussel de kiosken voor kranten en tijdschriften ontdekt. Hij stelde vast dat de verkoop daar heel winstgevend was en nam het idee mee naar Amsterdam. Op 10 april 1875 diende hij bij de gemeente een verzoek in om kiosken op de openbare weg te mogen plaatsen. Nu was Amsterdam net begonnen met een schoonmaakactie om, i.v.m. het toenemende verkeer, allerlei obstakels van



die openbare weg te laten verwijderen. Het verzoek kwam dus op een nogal ongelukkig moment en werd daardoor afgewezen. Isaac Bles was niet in 't minst uit het veld geslagen en herhaalde zijn verzoek 2½ jaar later, toen hij er lucht van kreeg dat uitgeverij Ellerman/Harms eenzelfde verzoek had ingediend. Pech voor beiden, het antwoord was ongewijzigd: afgewezen!

Maar Bles was een volhouder en had geluk toen een nieuwe beleidsmaker op het stadhuis eind 1877 B&W een plan presenteerde voor 'limonaderieën' op diverse punten in de stad. Kiosken dus! De Raad ging in mei 1878 akkoord met het idee en B&W herinnerde zich het verzoek van Bles die als eerste met een dergelijk initiatief was gekomen. Waarom limonade wel en kranten niet? Hij kreeg de concessie

Boven: Een der eerste rode kiosken stond op het Leidseplein

Links: Fragment van een aquarel door Breitner met hetzelfde onderwerp als het schilderij van de omslag: de Dam met een der eerste rode kiosken



voor tien jaar en hem werden de eerste plaatsen aangewezen waar de kiosken mochten staan: Dam, Weesperplein, P.C.Hoofdstraat, Plantage Kerklaan, Leidseplein, Haarlemmerplein, Kadijksplein, Rembrandtplein, Oosteinde (werd bij nader inzien Frederiksplein), Jonas Daniël Meijerplein, Westermarkt, Sophiaplein, Nieuwmarkt en Amstel t.h.v. Herengracht. Retributie (gemeentelijke heffing) per jaar per kiosk: f 15,-.

Bles liet door architect Yme Bijvoets een ontwerp voor een kiosk maken, dat hij indiende en waarop hij per omgaande een fiat kreeg. Het werd de gietijzeren zuil die we kennen van vele foto's en waar-

*Boven: Een kiosk op de Torensluis en...
Rechts: ... de allereerste kiosk op de Dam.*

voor Bijvoets zich had laten inspireren door het Parijse model. Vanbinnen bleek het echter een nauwe dwangbuis te zijn die voornamelijk bemand werd door weduww Vrouwen. Ze werkten er van 's ochtends 7.30 tot 's avonds 20 uur en op zaterdag zelfs tot 23 uur. Het loon van f 6,- per week was waarlijk geen vetpot en dat was dan ook de reden waarom er gezocht werd naar weduww Vrouwen die kind nog kraai hadden. Om de atmosfeer binnen te verbeteren verschenen er schoorsteenpijpjes op het dak (foto onder).





Voordat de maand mei om was stonden er al drie kiosken in de stad en de maand erop kwam er nog een bij. De eerste stond op de Dam, maar dat was niet de kiosk van Breitners schilderij, die kwam pas later als tweede op de Dam.

Inmiddels bleek dat het interieur in de zomer niet om te harden zo warm werd en in de winter juist ijskoud.

In 1879 bleek wat de echte plannen van Bles waren. Hij deed zijn hele kiosk-onderneming over aan Martin Wolff die later ook bekend werd als oprichter van de 'Amsterdamse Vereeniging ter bevordering van het Vreemdelingenverkeer', de eerste VVV in Nederland. Op 30 juni 1880 ging de Raad akkoord met de overname en gaf Wolff en passant vergunning voor nog zes extra kiosken waaronder de tweede op de Dam. Het lukte Wolff om in januari 1888 de concessie te verlengen voor een periode van 25 jaar. Voorwaarde was dat de kiosken een klok met verlichte wijzerplaat en een windwijzer op het dak kregen. De retributie bleef f 15,- per kiosk. Het aantal geplaatste kiosken liep uiteindelijk op tot 29 en de onderneming bloeide als nooit tevoren. Wolff zette zijn onderneming om in een N.V. 'de Amsterdamsche Kiosk Onderneming' (AKO). Om een zo uitgebreid mogelijk sortiment te voeren, werden er steeds meer artikelen en diensten toegevoegd, veel meer dan alleen kranten en tijdschriften. Soms speelde de Gemeente daarbij een rol, zoals de verkoop van tramkaartjes en postzegels. Ook kon je er theatertickets kopen, allerlei soorten zegels en werden de ramen bovendien zoveel mogelijk benut voor affiches en aankondigingen die niet altijd iets te maken hadden met de waar die hier aangeboden werd. De erbarmelijke werkomstandigheden in de kiosken leidden tot klachten aan het adres van B&W. De f 1,- duurtoeslag waarmee AKO reageerde, werd weggelachen. 'De Vereeniging ter Behartiging van de Belangen der Vrouw' eiste daarop een loonsverhoging tot f 12,- per week en tevens verkorting van de

Links: Kiosk aan het Singel ter hoogte van de Droogbak



werktijden. Verder gaf zij B&W het dringende advies de exploitatie zelf ter hand te nemen. Tegen het einde van de concessie (1913), midden in de periode van de Amsterdamse annexatieplannen waardoor het aantal kiosken sterk zou uitbreiden, overwoog Amsterdam het fenomeen 'kiosk' opnieuw en besloot dat die meer geld voor de gemeentekas moesten opbrengen. In navolging van andere steden wilde men de volgende concessie openbaar aanbesteden. B&W

Boven: De eerste kiosk op de Dam is nogal wat keren verplaatst. Gelukkig maakte de constructie van de kiosk dat eenvoudig mogelijk. Hier staat ze tegen de schutting rond de opgraving naar de Damsluis in 1917.

Rechts: Dit type AKO-kiosk naar ontwerp van een PW-architect verving succesvol de rode kiosken. Het was vooral voor het personeel een hele vooruitgang. Deze kiosk voor de Industriële Club verving de rode van de foto inks.

vroeg de Raad een bedrag om alle kiosken van de AKO te kunnen kopen om ze daarna weer te verpachten. Er volgde een inschrijving voor exploitatie van 25 kiosken en het hoogste bod van f 15.000,- kwam niet van de AKO. Bij nader inzien wilde die AKO de exploitatie toch verder voeren tegen dit hoogste bedrag en daar bleef het bij, tot vandaag. Vanwege de aanzwellende kritiek op de arbeidsomstandigheden was B&W niet van plan om de oude kiosken te handhaven. Publieke Werken presenteerde in 1919 een ontwerp voor de ruimere kiosk met de 'glazen buik' die u mogelijk bekend voorkomt. In 1924 kreeg B&W tenslotte toestemming van de Gemeenteraad om voor f 70.000,- 30 nieuwe kiosken te laten maken en verdwenen de rode kiosken één voor één uit het stadsbeeld.

Uit week 18 van 2020



de trekschuit
de intercity van de zeventiende eeuw



Niets is in de afgelopen twee eeuwen zó veranderd als de manier waarop wij ons verplaatsen. De komst van de trein vanaf 1839 veroorzaakte een complete metamorfose, zowel in het landschap als in de levens van mensen. Met de intercity kunnen wij in een paar uur ons hele land van noord naar zuid en oost naar west doorkruisen. Dat was vroeger wel even anders.

In vroeger tijden waren mensen hoofdzakelijk aangewezen op hun eigen benen. Had je het geld ervoor, dan ging je met een rijtuig, maar ook dat was geen onverdeeld genoegen. De wegen waren slecht en eigenlijk alleen goed begaanbaar als het een tijd niet geregend had, want anders was het een modderige brei waar een rijtuig



niet doorheen kwam. Natuurlijk bestond de mogelijkheid per boot te reizen, maar die waren hoofdzakelijk ingesteld op vrachtvervoer en de schipper vond passagiers maar lastige ballast die hij ook nog eens te eten moest geven.

Daarin kwam verandering tijdens de zeventiende eeuw. De steden begonnen onderling contracten af te sluiten voor een goed geregeld personenvervoer, meestal voor beider rekening en met gezamenlijk materieel en personeel. Gezien de slechte ervaringen uit het verleden kwam je niet zomaar in dienst; daar ging een uitgebreide screening aan vooraf. Dat was niet alleen vanwege het welzijn van de passagiers, maar ook vanwege de post en geldbedragen die de schippers meekregen om op de bestemming af te leveren.

Eind zestiende eeuw begonnen in de Zuidelijke Nederlanden de eer-

Boven: Aanzichten en doorsneden van een trekschuit voor rustig binnenwater

Links: Ideale situatie van een niet al te drukke roef; de dame in kwestie heeft eerst haar toestemming moeten geven voordat er binnen geroookt kon worden



ste geregelde vaarten, maar in Holland duurde het tot na het eerste kwart van de zeventiende eeuw. De eerste geregelde verbinding in Holland was die tussen Amsterdam en Haarlem. De aanleg daarvan werd bespoedigd door een dramatisch voorval. In 1629 reisde de (afgezette) keurvorst van Bohemen van Haarlem naar Amsterdam om met eigen ogen de schatten van de veroverde Zilvervloot te bekijken. De tocht ging over het IJ, maar het gezelschap werd overvallen door een storm waarbij Hendrik, de zoon van de vorst, omkwam.

Boven: Vertrek- en aankomstpunt van de trekschuit naar Haarlem, buiten de Haarlemmerpoort

Rechts: Vertrekplaats van de trekschuit vanuit Haarlem in de 19e eeuw

Deze vorst, Frederik van Paltz, was een kleinzoon van Willem van Oranje, neef van de stadhouder en daarom was het een nogal gênant voorval. Meteen werden plannen gemaakt voor een kanaal van **Haarlem** naar Amsterdam, dat al in 1631/1632 verwezenlijkt werd. Noodgedwongen bestond de trekvaart van Haarlem naar Amsterdam uit twee trajecten, immers in Halfweg werd de trekvaart onderbroken door de sluis tussen het IJ en het Spieringmeer, het noordelijk deel van de Haarlemmermeer. Het werd dus uitstappen en men moest dan via een voetweg van ± 260 meter over de sluis lopen naar de wachtende trekschuit die het resterende deel van de tocht voor zijn rekening nam.

De hele onderneming was een gezamenlijke actie van beide steden die elk de helft van de inspanningen en kosten voor hun rekening namen. Alleen al de landonteigeningen vergden *f* 30.000 elk. Toch bracht de nieuwe vaarweg een enorme verbetering en - naar alras bleek - een flinke besparing op de reiskosten. In beide steden werd bij de opening in 1632 dan ook flink gefeest. De dienstregeling was de meest intensieve in de hele Republiek, met op het hoogtepunt af-



vaarten op elk heel uur, van 's morgens wanneer de poort openging tot 's avonds acht uur.

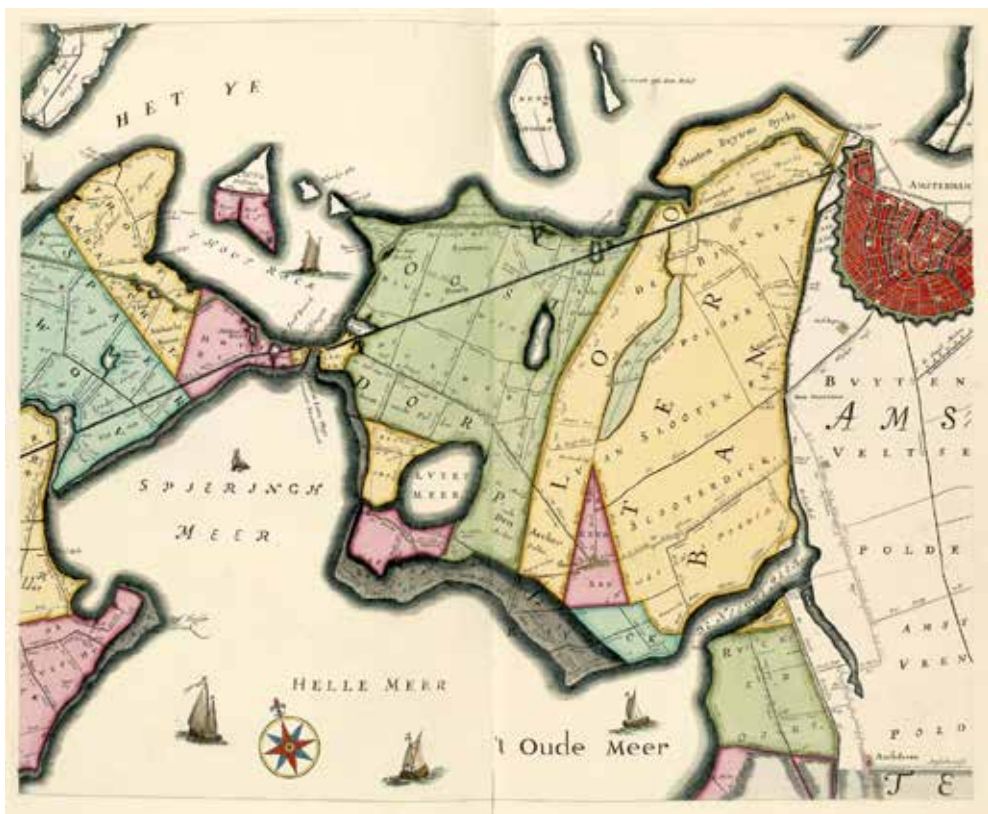
Bij de aanvang van de dienst werd gekozen voor een jaagschuit, reeds lang bekend van binnenlands goederenvervoer en bestand tegen de golfslag van het ruige Haarlemmermeer. Kenmerkend waren een vol achterschip en de slanke, sterk hellende steven. Er werd besloten om uitsluitend te jagen, omdat dit gemiddeld sneller was dan zeilen en met name vanwege de constante snelheid van 4 km/uur. Toen het drukker werd, kregen de jaagschuiten twee masten van verschillende lengte, zodat, wanneer twee schuiten elkaar passeerden, slechts één daarvan de jaaglijn aan de hoge mast hoefde te voeren om buitenlangs te kunnen passeren, wat zonder enige vertraging afgewikkeld werd. Tegen slecht weer was het open deel van de schuit voorzien van een tentzeil, want een plaats in de roef kostte aanmerkelijk meer. In de achttiende eeuw kwamen er grotere schuiten in gebruik die maximaal 40 personen konden vervoeren en die



volledig overdekt waren door een vaste opbouw met ramen. De prijs voor een enkele rit liep op tot 7½ stuiver; duur van de rit 2½ uur. In 1648 reisden in elke richting zo'n 144.000 personen en ondanks het verbeterde landverkeer toch altijd nog bijna 100.000 in 1727. Medio achttiende eeuw beschikte de dienst over 23 trekschuiten, 24 paarden, 10 schippers, 10 schippersknechts en 12 jagers. Verder het nodige personeel onderweg, sjouwers voor de bagage en eventueel vrachtgoed en verzorgers en behuizing voor de paarden en tenslotte natuurlijk het vergaderlokaal van de gecommiteerden. Van een ontwerp voor de trekvaart was geen sprake; het was gewoon een kwestie van met een liniaal een streep op de kaart trekken. Kijk

Boven: De trekvaart ter hoogte van Sloterdijk, met tolhek

Links: Ideale situatie van een niet al te drukke roef; de dame in kwestie heeft eerst haar toestemming moeten geven voordat er binnen geroookt kon worden



maar eens hoe lijnrecht de Haarlemmertrekvaart loopt. Voor ieder obstakel dat onderweg gepasseerd moest worden, werd een oplossing gezocht. Op beide trajecten moesten kleine of grotere plassen en waterlopen overwonnen worden. Dat deed men door bruggen aan te leggen voor de jager zodat de trekschuit niet aan z'n lot overgelaten hoefde te worden. Het laatste grote water was De Liede en ondanks dat dit een vaarwater was, werd ook hier een brug gelegd.

*Boven: Kaart van Rijnland met ingetekend het tracé van de Haarlemmertrekvaart
Rechts: Vanaf 1903 werd het personenvervoer tussen Amsterdam en Haarlem door de Haarlemse tram overgenomen, die dankbaar gebruik maakte van het voormalige jaagpad*

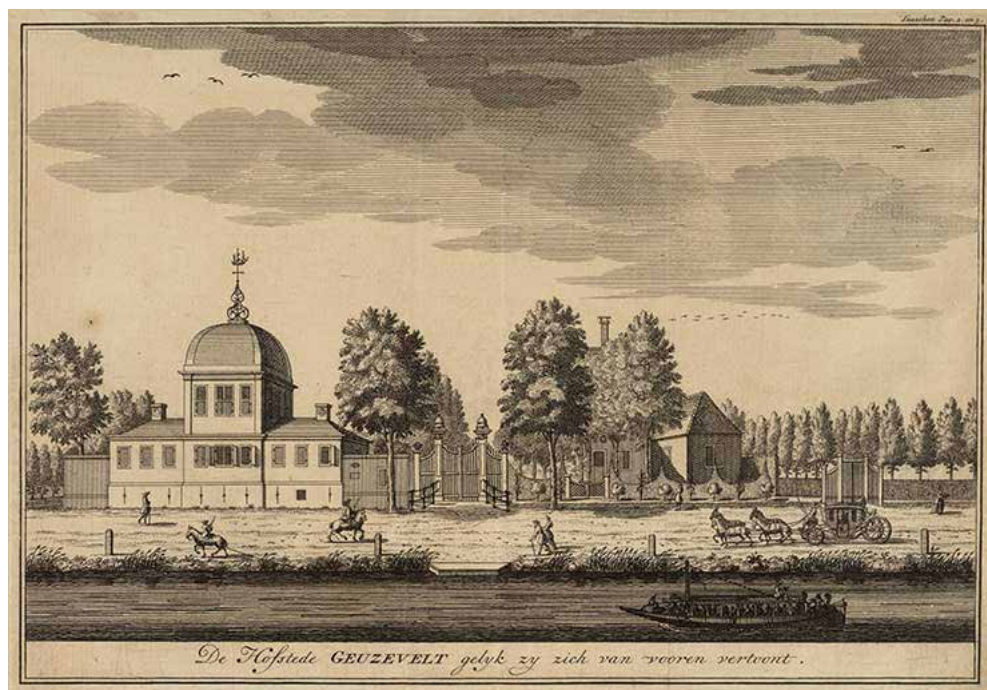
Tijdens het hele bestaan van de vaart is er gezocht naar een oplossing voor de onderbreking bij Halfweg, maar geen enkel plan kon de goedkeuring van het Hoogheemraadschap Rijnland wegdragen (zie voor het overstappen in Halfweg de omslagtekening op pag.2). Tegelijkertijd met de trekvaart en het bijbehorende jaagpad werd er ook een weg voor landverkeer aangelegd, die al – een unicum in die tijd voor interlokale wegen – in 1762 werd verhard. Op de foto van rond 1920 hieronder maakt de Haarlemse tram dankbaar gebruik van het voormalige jaagpad.

Het was een heel geregeld in de trekvaart. Gecommitteerden uit beide steden hielden dagelijks toezicht op het verkeer van de schuiten, maar zagen ook toe op de handhaving van alle regels langs de vaart



en hadden daarom ook in Halfweg een vergaderlokaal. Er mochten geen grote obstakels in de weg staan van jager en jaaglijn, geen schepen afgemeerd worden aan de zuidoever (langs de weg) en geen bomen geplant of grote steigers in het water gebouwd worden. Nog eerder dan de Haarlemmerweg werd het jaagpad erlangs verhard met puin en keien. Iedereen die weg of vaart gebruikte, moest tol betalen. Dat was onderdeel van het octrooi.

De tekeningen geven een kijkje in de passagiersverblijven. Alleen bij goed weer en maximale ventilatie was het enigszins uit te houden, want bij slecht weer was de ruimte bedompt en vergeven van de tabaksrook. Zeeziek zou iemand niet snel worden, want dit was de meest comfortabele manier van reizen in die dagen. Zeker beter dan de (post)koetsen over de weg; hoe harder die probeerden de



trekschuit af te troeven met snelle ritten, voor de passagiers werd het alleen maar erger, zelfs toen de weg verhard was. Elke vorm van vervoer had zo zijn aanhangers, maar vooral bij de dames was de trekschuit favoriet.

De echte en dodelijke concurrentie kwam van de stoomtrein die in 1839 parallel aan de trekvaart ging rijden en waarvoor wel een passage over de sluis bij Halfweg gemaakt kon worden. Toen de

Boven: Hofstede De Eenhoorn aan de Haarlemmerweg

Links: Hofstede Geuzevelt aan de Haarlemmerweg met op de voorgrond de Haarlemmertrekvaart



HIJSM ook nog het laagste tarief van *f* 0,40 bijna gelijk aan dat van de trekschuit maakte, was het lot daarvan (de trekschuit) bezegeld. Beide steden gunden de trekschuit nog een verlenging door ze met *f* 300 per maand te subsidiëren maar ook dat hielp niet meer. In 1883 staakte de dienstregeling.

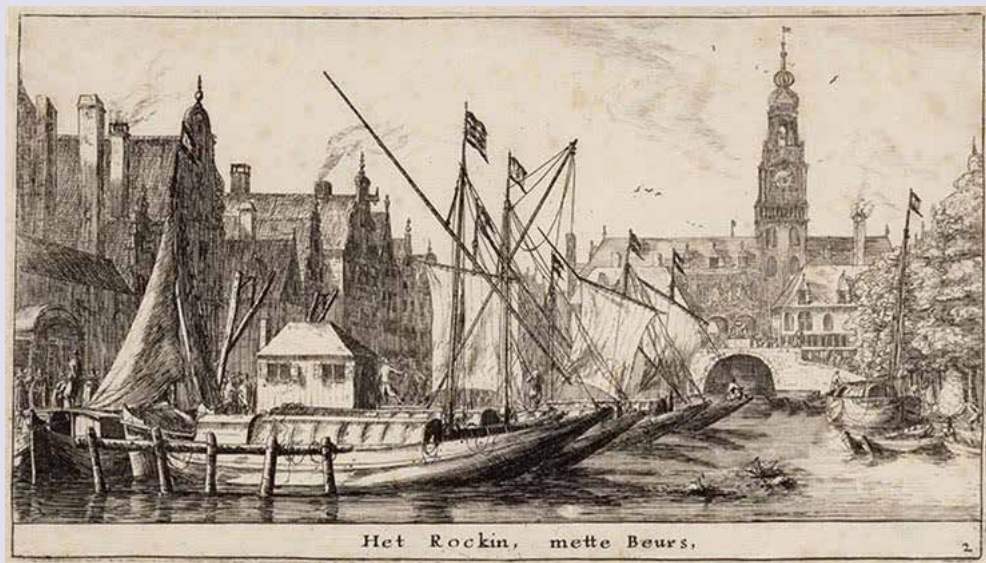
In de achttiende eeuw ontstonden enkele grote hofsteden langs de Haarlemmerweg: Geuzenveld, Soelen en d'Eenhoorn (zie prent). Het waren luxueuze buitenplaatsen van rijke Amsterdammers die in de zomer de stinkende stad ontvluchtten. In de negentiende eeuw werden ze alweer afgebroken of veranderd in boerderijen. Twee zaken deden ze in de loop der tijd voorgoed verdwijnen; eerstens moest de

*Boven: Vertrekpunt naar bestemmingen in ZW-richting: herberg de Berenbijt
Rechts: Idem naar ZO-richting: beide herbergen Lokhorst en de IJsbreker*

Haarlemmerweg een paar keer verbreed worden, tot uiteindelijk een vierbaansautoweg en na de Tweede Wereldoorlog breidde de stad juist richting Haarlem uit. Eerst Slotermeer en iets later Geuzenveld veegden de laatste restjes weg.

Het voorbeeld en het succes van de Haarlemmertrekvaart gaven aanleiding tot navolging, maar geen van de hierna genoemde trekvaarten werd, zoals die naar Haarlem, volledig gegraven; men maakte zoveel mogelijk gebruik van grote en kleine rivieren, ringvaarten van poldertjes en bestaande kanalen. Alleen in het geval dat een doorsteek tussen het ene en het andere vaarwater nodig was, werd er gegraven. Niet altijd werden de kosten gelijkelijk verdeeld over de





Aanlegplaatsen langs de Amstel, zoals ze eeuw voor eeuw opgeschoven naar steeds weer nieuwe randen van de stad, van links-boven naar rechts-onder:

Rokin - links Den Haag, Rotterdam en rechts Naarderveer
Leprozengracht - Naarderveer
's Gravenlandse-veer - Gooi
Achtergracht - Utrecht



verbonden steden; sommige hadden meer profijt van de verbinding en droegen daarom een groter deel bij. De vertrekpunten lagen in Amsterdam altijd aan de rand van de stad en hoogstens werden reizigers als dienstverlening vanuit het centrum daarnaartoe gebracht; populair was bijvoorbeeld herberg De Berebijt aan de Amstel.

De **Weespertrekvaart** werd in de jaren 1638-'39 gegraven. Vanaf de Amstel bij de Omval volgde de route eerst de Ringvaart van de in 1629 drooggemaakte Watergraafsmeer. Bij Diemen werd een doorsteek gemaakt naar Diemerbrug, waar de trekvaart zich in twee delen splitste: één naar Muiden - de Muider trekvaart - die in 1640 gereed kwam, en één naar de ringvaart van de Bijlmermeer (drooggemaakt in 1626), dan tenslotte via het riviertje de Gaasp, het gekanaliseerde stroompje het Smal Weesp en de Vecht naar Weesp, waarheen vanaf die tijd dagelijks vier afvaarten vanuit Amsterdam vertrokken.



Van beide verbindingen vanaf Diemerbrug werd alleen de Muider trekvaart (7,2 km) volledig gegraven. Het jaagpad langs de trekvaart werd rond 1650 breder gemaakt, zodat ook landverkeer er gebruik van kon maken. Op het pad kwam ook een tol, waarvan de opbrengsten, net als die van het veer, keurig verdeeld werden over de steden die het aangelegd hadden; het tol werd later verpacht. Afgezien van het veer startte op 1 juni 1639 ook een beurtveer, maar dat had niet het monopolie op vrachtvervoer, zoals de trekschuit dat wel op het personenvervoer had. In 1641 werd deze verbinding als Naardertrekvaart doorgetrokken tot aan Naarden en in zes weken gegraven voor een recordbedrag van f 240.000 dat deels door Amsterdam

Boven: Weespertrekvaart; op de tekening van Gerrit Lamberts van het jaagpad en Zandpad bij Weesp t.h.v. herberg De Roskam (1817)

Links: Op weg de stad uit moest geboomd worden tot er een vrij jaagpad langs de vaart verscheen (schoolplaat)



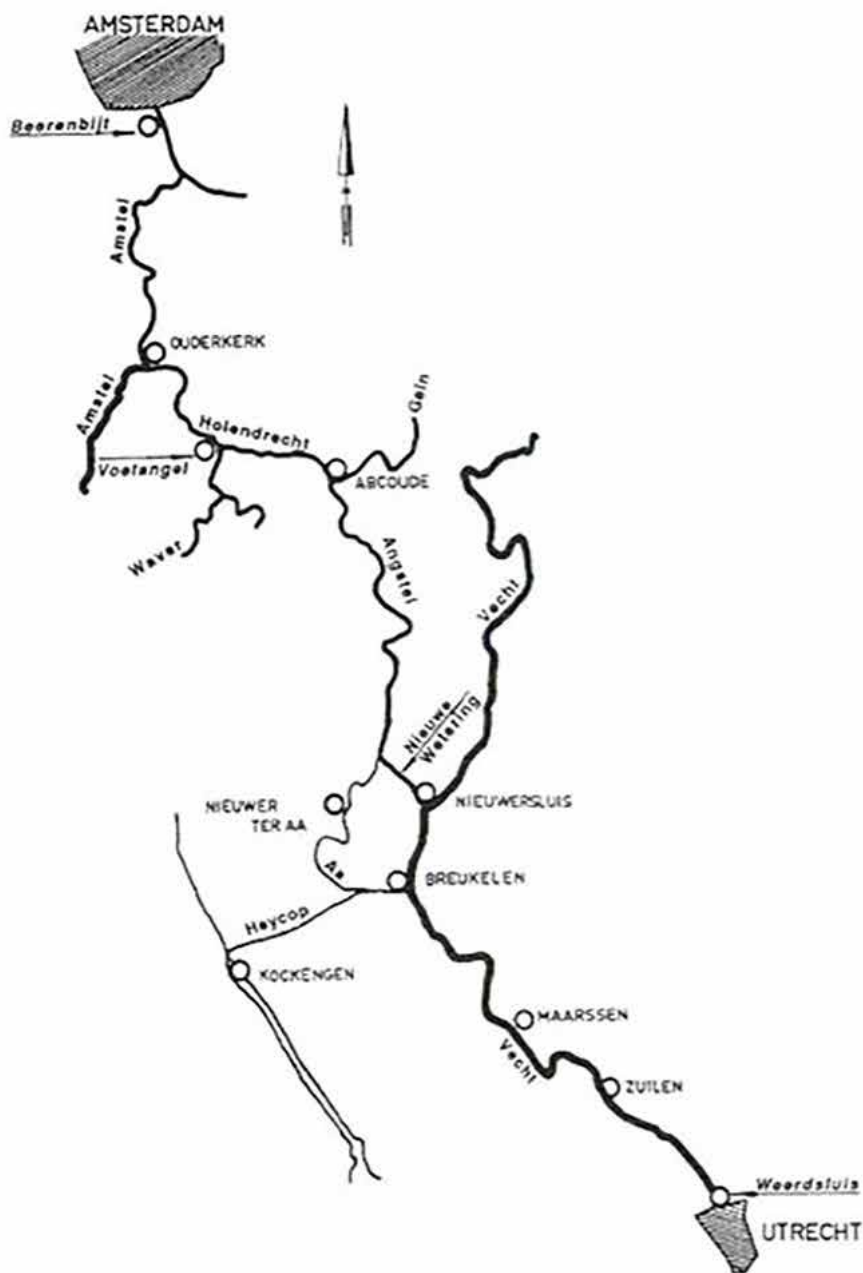
betaald werd. Dagelijks waren er vier afvaarten met trekschuiten, die steeds door twee paarden werden getrokken. Ook de Joodse gemeenschap in Amsterdam was blij met deze verlenging, omdat in Muiderberg in 1642 een begraafplaats was aangelegd voor de Asjkenazim (Joden afkomstig uit Midden- en Oost-Europa) en de doden vanaf dat moment met pramen vervoerd konden worden.

Boven: Prent met de Ringdijk van de Watergraafsmeer, de Diemerbrug en Muider-trekvaart

Rechts: Op de tekening van Gerrit Lamberts de vertrekplaats van de veren op Diemen, Weesp, Muiden en Naarden op de Amstel bij de herbergen Lokhorst en de Ijsbreker

Omdat ter hoogte van de Weespertrekvaart en de zuidelijke ring-sloot rond de Watergraafsmeer geen mogelijkheid bestond om de Amstel over te steken, konden de trekschuiten alleen maar van de oostelijke oever van de rivier vertrekken (Weesperzijde). Het ging om de veren naar Naarden, Weesp en Muiden waarvan het vertrekpunt steeds verder buiten de stad kwam te liggen, maar altijd langs de oostelijke oever. In het begin lag dat bij de Leprozengracht (tegenwoordig het Waterlooplein), na de Vierde Uitleg werd het verplaatst naar de Nieuwe Achtergracht en begin achttiende eeuw verhuisde het naar herberg De Ijsbreker of buurman Lokhorst. De aanleg van een trekvaart had soms grote gevolgen voor de omgeving, zoals bijvoorbeeld voor het gehucht Diemerbrug dat een knooppunt werd in de Gooise verbinding. Inwoners van Diemen verhuisden naar dit knooppunt voor werk of handel en toen in 1652 een grote brand een





deel van Oud-Diemen in de as legde, volgden nog eens honderden stadgenoten en kwam Diemen geheel in de schaduw van Diemerbrug te staan. Bij elke brug ontstond wel een buurtschap met winkeltjes, werkplaatsen, een hoefsmid of paardenstalling, maar de trekschuit zag het liefst zo weinig mogelijk bruggen, omdat daarvoor meestal de jaaglijn ingenomen moest worden en de trekschuit door de brug geboomd.

Begin negentiende eeuw werd een deel van de verbinding met Weesp verbreed tot de Keulsche Vaart, die in 1892 opgenomen werd in het Merwedekanaal; nog weer later zou dat het Amsterdam-Rijnkanaal worden.

Vanaf 1626 voerde Amsterdam onderhandelingen over verbetering van de vaarroute naar Utrecht. Het werd een gecompliceerde onderneming, want voor elk deel van de route die onderweg over Utrechts grondgebied voerde, was overleg vereist met de Staten van Utrecht en wanneer precies de eerste trekschuit tussen beide steden kon vertrekken, is niet bekend. De vaarweg was dermate gecompliceerd dat we met een kaartje volstaan (links). Hij was eerder geschikt voor vrachtvervoer per schietschuit¹, dan voor een regelmatig varende passagiersschuit. Deze schietschuiten hadden hun vertrekpunt in het Singel bij de Raamsteeg en het is denkbaar dat ze incidenteel ook passagiers vervoerden. De aankomstplek in Utrecht was buiten de Weerdpoort; het vertrekpunt in Amsterdam verhuisde weer enkele malen, begonnen in het Rokin t/o de Nadorststeeg, verhuisde het later naar de Achtergracht en tenslotte naar herberg De Berebijt. Uiteraard waren er onderweg veel stopplaatsen, om te beginnen bij Het Kalfje. De route was lang en van stapvoets jagen kon geen sprake zijn. Er werden

1 Schietschuit: Een soort beurtveer, waarmee in Nederland een snelle verbinding tussen twee plaatsen werd onderhouden. Het was een lang, smal schip dat doorgaans gejaagd werd door twee paarden. Voor de veel grotere trekschuit was één paard gebruikelijk.



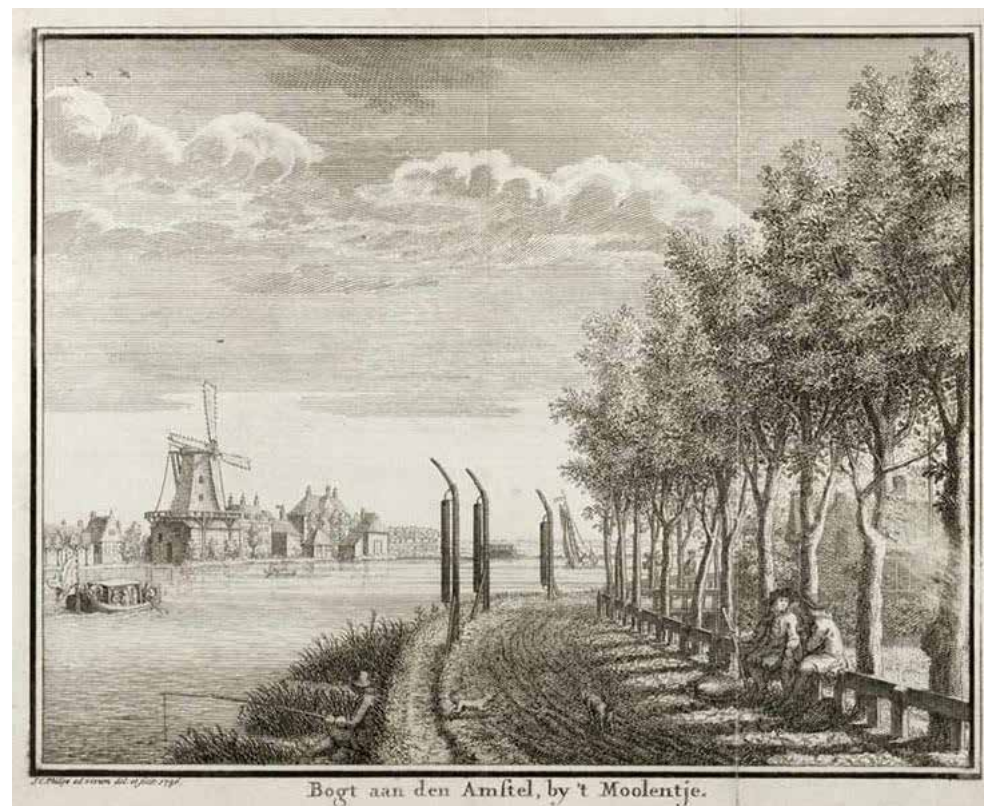
dagelijks drie tochten gemaakt, waarvan één keer met twee paarden die in draf een snelheid van zeker 10 km/uur haalden. Ook de andere tochten werden in draf gemaakt, maar met een enkel paard kwam het maar tot net 7 km/uur en de tocht duurde dan 7 uur. Een der vaarten vertrok om 9 uur in de avond en dat betekende dat men 's morgens vroeg in Utrecht aankwam, eventueel uitgeslapen na een nachtrust op het, door de schipper in het ruim uitgestrooide, stro. Het vrachtveer met schietschuiten voer elke werkdag (dat was toen inclusief de zaterdag), steeds met twee paarden en als het vaarwater dichtgevroren lag, regelde de veerdienst vrachtkarren die over de

Boven: Aanlegplaats van het veer Amsterdam-Gouda voor herberg 't Amsterdamse Veerhuis in Gouda

Rechts: Rolpalen in een bocht in de Amstel, om de schuit niet tegen de wal te trekken

weg naar Utrecht reden. Van alle betrokken partijen kwamen één keer per jaar de gecommiteerden in een kantoor aan de Drecht bij elkaar om de rekeningen te vergelijken en een eerlijke verdeling van de opbrengsten te maken.

Na jarenlang onderhandelen en gesteggel, kwam in 1658 dan eindelijk de trekschuitdienst op Gouda op gang. Gouda was helemaal niet van plan 50% van de kosten te betalen, maar hoogstens om 50% van de inkomsten te innen. Ze lieten wel een landmeter opdraven om de vinger aan de pols te houden bij de aanleg van de verbindende delen in de route. Haarlem was een notoire stoorzender bij deze onderhandelingen en beriep zich op oude overeenkomsten met Gouda



Bogt aan den Amstel, by 't Moolentje.

uit 1606 die Haarlem tolgelden opleverden. Het groene licht voor de aanleg kwam in 1656, waarbij Haarlem zoveel obstakels had bedongen dat alleen kleine passagierstretschuiten er gebruik van konden maken en al het vrachtverkeer verplicht de oude route via het Spaarne volgde. Een en ander hield in dat voor de dienst speciale trekschuiten gebouwd werden van ruim 15 meter lang. Na bijna 20 jaar soebatten, kon op 18 april 1658 dan eindelijk de eerste trekschuit naar Gouda vertrekken. Op één punt van de route moesten de jaagpaarden met een speciale schuit overgevoerd worden naar de andere oever.

De dienst omvatte twee vaarten per dag, één in de vroege morgen en één om 8 uur 's avonds, maar in de winterperiode (nov-feb) verviel de ochtenddienst; de middagdienst, die er aanvankelijk ook



was, kwam in 1734 te vervallen. De tocht duurde 8 uur en dat lukte alleen maar door de tussenstops zo snel mogelijk af te werken. Het tarief bedroeg 15 stuivers (incl. de tol in de Drecht), wie die in de roef wilde zitten (max. 4 personen) betaalde 12 stuivers extra en als je wilde slapen, kon je voor 2 stuivers een kussen huren. De handbagage ging gratis mee, maar voor al het stukgoed dat meegenomen werd, moest betaald worden, zoals bijvoorbeeld dat van de Goudse blekerijen die vaste verwerkers waren van Amsterdams wasgoed. Omdat elke trekschuit op zijn tocht tegenliggende collega's ontmoette, hadden de schuiten twee masten en er bestond een heel protocol over hoe en waar te varen bij het passeren. Vanaf 1658 werden jaarlijks zo'n 30.000 reizigers vervoerd, een aantal dat begin achttiende eeuw langzaam afnam tot net de helft.

Op aandringen van Gouda werden al in 1666 toch vrachtscheepjes toegelaten op de route en in 1823 werd, door inmenging van koning Willem I, de exploitatie van de vaarroute aan het Heemraadschap Amstel en Nieuwer-Amstel toegewezen. De route werd ten gunste van de grotere vrachtschepen, van de geregelde pakschuitdienst, verbreed en Amsterdam en Gouda werden gecompenseerd voor de derving van inkomsten, die toen al gezakt waren tot zo'n f 3500. Met een compensatie van f 2500 voor gemiste tolgelden en de instelling van een nieuw tol aan de Gouwsluis, kwam Gouda er het beste vanaf.

Natuurlijk volgden er ook trekschuitverbindingen naar het noorden. De reis begon dan op de IJ-oever en later bij de Stadsherberg, vervolgens het IJ over naar het Tolhuis en daar overstappen op een korte veerdienst naar Buiksloot, dan te voet over de Waterlandse

Links: Van het Tolhuis werden passagiers vervoerd over het Buikslotertrekvaart, tot aan de Waterlandse zeedijk



Zeedijk waar aan de andere kant diverse trekschuiten gereed lagen voor de verdere reis.

In de tweede helft van de zeventiende eeuw ontstond een waar netwerk van trekschuitverbindingen. Alle steden in Holland werden met elkaar verbonden en van daaruit kon worden overgestapt op andere diensten, die je in alle uithoeken van het gewest brachten. Eén der belangrijkste was die tussen Haarlem en Leiden (1657) die uiteindelijk Den Haag, Delft en Rotterdam bereikbaar maakte.

*Boven: Na het oversteken van de Waterlandse zeedijk konden de passagiers met schuiten naar diverse bestemmingen in Noord-Holland-Noord vertrekken
Rechts: Het netwerk van trekvaarten zoals dat vanaf medio 17de eeuw ontstond
Vlge: Aanlegplaats van de trekschuit Amsterdam-Utrecht bij de Weerdsuis*

Internationaal kreeg dit stelsel veel aandacht en talrijk zijn dan ook de lovende vermeldingen in de diverse reisverslagen. Amsterdam was, door zijn explosief toenemende belangrijkheid als wereldstad, de spin in dit web. Het hoeft geen betoog dat de snellere transportmiddelen, zoals de (post)koets (2x zo snel!), de trekschuit steeds meer concurrentie aandeden maar de genadeklap kwam midden negentiende eeuw met de komst van de trein.

Uit week 40 en 41 van 2020





An aerial view of a city, likely Amsterdam, showing a large church with a green roof and a spire. The church is surrounded by a dense urban area with many smaller buildings. The text "Heilige Stede" is overlaid on the left side of the image.

Heilige Stede

Amsterdam

Amsterdam wordt bedevaartsoord

Als je een willekeurige Amsterdammer vraagt wat zijn stad heeft grootgemaakt, dan zal het antwoord beslist niets zijn van de VOC, de handel en de scheepvaart. Dat is natuurlijk ook waar, maar de basis werd al veel eerder gelegd door het mirakel van Amsterdam in de veertiende eeuw. Dat speelde zich af op 15 maart 1345 en u hebt dat vast al zó vaak gehoord dat we het hier niet hoeven te herhalen.

Hoe zag Amsterdam eruit in 1345? In 1300 woonden er 1000 zielen en in 1400 zo'n 3000, wat neerkomt op ongeveer 1500 mannen, vrouwen en kinderen in 1345. Het schematische kaartje laat zien dat ze aan de rivierdijken langs de Amstel woonden. Die zijn nog steeds goed herkenbaar als de wat bochtige lange straten in de oude stad: aan de Oude Zijde de Warmoesstraat en de Nes en aan de Nieuwe



D'WAARE AFBEELDINGE VAN HET H. SACRAMENT VAN MIRAKEL. GESCHIED TOT AMSTERDAM OP DE H. STEDE in 1 JAAR. 1345.
Doe man die op haar ziekte boligt in die prent. Maar brackte het voor niet en moest te overlijden. Daar brant het Sacrament geheel en ongeacht. Sy jette het in een kist. doe het een Prigler wisten. Ongeleij op 't alderleest. het heylig Sacrament. De vrouw die noemt het op. jette het in 't water. sy nam het in haar kant. en haer maek't jst bekent. Die haalt het met triumph. tot glorie d'ghe. stede.



Zijde de Nieuwendijk en de Kalverstraat met alle daarop dwarslopende zijstraten en stegen. De Nieuwe- en Oudezijds Voorburgwalen waren vestgrachten, waarbinnen aarden wallen met palissaden, bescherming boden tegen vijanden van buitenaf. Op de rivierdijken bewaakten drie poorten de toegang tot de stad: als eerste de Sint Olofspoort aan het begin van de Warmoesstraat, dan de niet met name overgeleverde poort, mogelijk alleen een hek, op de Nieuwendijk bij de Nieuwezijds Armsteeg en tenslotte in het zuiden de Bindwijkerpoort op de Osjessluis in de Kalverstraat. De Nes liep aan het eind dood op de Grimburgwal en daarachter was slechts onbewoonbaar moeras. Het belangrijkste exportmiddel van de stad was zelfvervaardigde zuivel, het belangrijkste volksvoedsel zelfgevangen haring en verder verdiende men zijn geld door voor anderen goederen te vervoeren, met zeescheepjes langs de kust en met binnenvaartschepen door het achterland.

Boven: Jacob Cornelis van Oostsaenen: het Mirakel als beeldverhaal in tempera op doek, waarvan bovenstaande acht fragmenten bewaard zijn gebleven
Links: Hetzelfde Mirakel als beeldverhaal in een prent



De veelgeroemde biertol die de stad door de Graaf van Holland toebedeeld werd, bracht vooral werk, maar weinig verdiensten. De tolgelden moesten direct afgedragen worden. De schepen dienden verplicht aan te meren in één van de Zuiderzeesteden die aangewezen waren als tolplaats voor buitenlands bier. Meer dan de helft van de schepen voer, zonder uitgeladen te hebben, door naar de eindbestemming. De rest werd overgeladen op binnenvaartschepen en dat was, voor wat Amsterdam aangaat, de winst. Het was wel zo, dat Amsterdam deze biertol tot een waar monopolie wist uit te bouwen,

Boven: De Heilige Stede, de kapel met daarin opgenomen de vuurplaats waar het Mirakel plaatsvond, op een schilderij van Cornelis Anthonisz uit 1538
Rechts: Twee zijden van een processievaandel, 1555, Begijnhof

iets dat in de hand gewerkt werd, doordat de stad zeer gunstig gelegen was aan de samenkomst van de Amstel en de binnenlandse vaarwegen via de Zuiderzee.

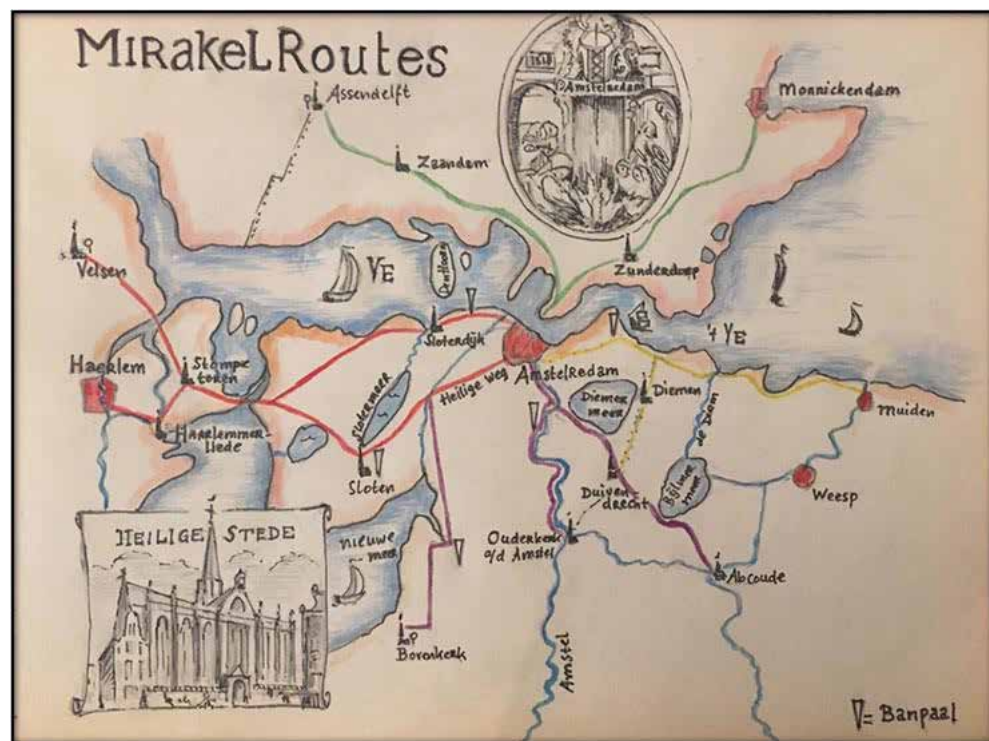
Nog in datzelfde jaar 1345 werd begonnen met de bouw van een kapel rond de vuurplaats van de woning waar het wonder plaatsvond, waardoor de zwartgeblakerde achterwand van de vuurplaats onderdeel werd van de kapel. Het was niet de eerste kapel buiten de Oude Kerk (de kapel van het Onze Lieve Vrouwe Gasthuis was er eerder), maar ze werd wel de belangrijkste. Eeuwenlang is er aan deze 'Heilige Stede' verbouwd en aangebouwd. Het wonder herhaalde zich tijdens beide grote stadsbranden (1425 en 1452) waarbij ook toen de hostie onbeschadigd bleef.

Het mirakel was voor Amsterdam van grote betekenis, want het wonder werd door troubadours aan de diverse hoven bezongen en



al snel werd de stad een belangrijk bedevaartsoord. Duizenden pelgrims, waaronder de Habsburgse keizers Karel V en Maximiliaan van Oostenrijk, kwamen van heinde en verre via Amstelveen of Sloten en vervolgens over de Overtoom en de Heilige Weg naar de Heilige Stede. Zij liepen daar in de processies mee en namen pelgrimstekens mee naar huis. De inkomsten die de duizenden pelgrims opleverden, waren natuurlijk zeer welkom. De verdiensten door souvenirverkoop (pelgrimsinsignes), logies en maaltijden vloeiden direct naar de bevolking en de gasthuizen, zonder eerst, door heersers van buiten de stad, afgeroomd te zijn.

Tweemaal per jaar werd het Heilig Sacrament in processie door de stad gedragen. Dat was, net als in vele andere Europese steden, op



Sacramentsdag (de tweede donderdag na Pinksteren) en de tweede keer op de woensdag na Gregoriusdag (12 maart). De datum van het wonder op 15 maart was de directe aanleiding voor de processie. Al in 1346 deden de eerste pelgrims Amsterdam aan. Het mirakel werd gepresenteerd als een Amsterdams wonder en de stad had daar geen enkele moeite mee, want iedereen had er profijt van.

De route was traditioneel steeds dezelfde: van de ingang van de Heilige Stede noordwaarts de Kalverstraat op en via de Dam over de Nieuwendijk tot de Ramskooi. Daar rechtsaf via de Texelsche Kade en over de Nieuwe Brug naar de Oude Zijde en via de Nieuwebrugsteeg naar de Warmoesstraat. Daar rechtsaf en vervolgens over de

*Boven: Een pelgrimsinsigne met het mirakel uitgebeeld en de hostiedoos met daarin de miraculeuze hostie die meegedragen werd in processies
Links: De diverse pelgrimsroutes naar Amsterdam in de 14e t/m 16e eeuw*



Warmoesstraat naar de Nes tot aan de Langebrugsteeg. Daar weer rechtsaf de Langebrug over en door de Taksteeg terug naar de Kalverstraat. In de Kalverstraat werd een rondje rond de Heilige Stede gemaakt via de Enge Kapelsteeg, Rokin en Wijde Kapelsteeg terug naar de ingang van de Heilige Stede. Antoon Derkinderen maakte in de negentiende eeuw in de Begijnhofkapel een schildering die daaraan herinnert.

In 1345 was Amsterdam net opnieuw in zijn stadsrechten hersteld, want die waren in 1302 afgenomen als straf voor ontrouw aan de Graaf van Holland. Het waren de inkomsten uit de pelgrimage die het de stad mogelijk maakten om in 1362 twee oorlogsschepen uit te rusten en met het Hanzeverbond mee ten strijde te trekken tegen de Deense koning Waldemar IV, die in 1361 het Hanze-eiland Gotland had ingenomen. Het conflict eindigde in een Deense nederlaag en als dank mocht Amsterdam in 1367 lid worden van het Hanzever-

bond. Vanaf toen kon er met zelfgebouwde schepen handel gedreven worden met de andere Hanzesteden, onder andere degene die aan de Oostzee lagen. Ze voeren uit met exportwaren, nog steeds zuivel, maar op den duur ook zelfgebrouwen hopbier in concurrentie met het Hamburgse bier en de retourvrachten varieerden, maar bestonden vooral uit veel graan en (bouw)hout. Dat is de geboorte van de Oosterse Handel, de moedernegotie van Amsterdam en het begin van de stad als handelsmacht.

We kunnen dus rustig concluderen dat Amsterdam zijn snelle ontwikkeling en welvaart in eerste instantie dankt aan de pelgrimage van 1345 tot 1578.

Uit week 42 van 2020

Boven: Wandschildering van een Mirakel-processie door Antoon Derkinderen zoals die voorkomt in de Begijnhofkapel



*Herinrichting van de
openbare ruimte in de negentiende eeuw*

De negentiende eeuw was een periode van grote veranderingen. De stad begon zich langzaam te ontworstelen aan haar zeventiende-eeuwse vesting en dat was nodig ook, want het inwonertal werd wel tweeënhalve keer zo groot, zonder dat de stad zelf noemenswaardig groeide. Laten we eens kijken hoe de openbare ruimte in de loop van de tijd veranderde.

In de Amsterdamse binnenstad deed zich een bijzonder fenomeen voor wat betreft de bouwgrond in eigendom en de ligging daarvan aan de openbare weg. Een uit de oudheid stammende regel maakte de aanwonenden verantwoordelijk voor de openbare weg, zowel voor de aanleg als wel voor het onderhoud. In een grote stad als Amsterdam werd zo iets al snel via keuren geregeld en dat nam bizarre vormen aan. Als een koper bijvoorbeeld een stuk grond tot aan een gracht kocht, dan moest hij een deel daarvan kosteloos aan de stad ter beschikking stellen om een weg aan te leggen, die hij ook nog zelf moest betalen. De stad nam tenslotte de uitvoering van de aanleg op zich om het resultaat eenvormig te krijgen. Een volgende regel bepaalde dat het huis niet tot de rand van de weg gebouwd mocht worden, maar dat er een strook grond vrijgehouden moest worden. Het bleef wel privégrond die naar believen ingericht en gebruikt kon worden, bijvoorbeeld door winkeliers die er hun waren uitstalden, ambachtslieden die in de buitenlucht hun werk deden, slagers die er hun beesten slachtten en verder vond je er toegangstrappen, stoepen en pothuizen, die soms weer apart verhuurd werden. Daaraan danken we in de oude stad de stoepen, hekken, kelderluiken en pothuizen, om maar te zwijgen over uithangborden en luifels. Werd oorspronkelijk vracht bij voorkeur per schip vervoerd of anders per kruiwagen of handkar, in de laatste helft van de negentiende eeuw kwam het vervoer over de weg op gang.

Rechts: De Nieuwebrugsteeg, gezien in de richting van het Damrak. In de verte de gekortwiece Haringpakkerstoren en links het begin van de Warmoesstraat. De straat bestaat uit kinderkopjes met aan de zijkant een pad van gele waalsteentjes voor de voetgangers.





Het gebruik van de openbare weg als verlengstuk van woning, winkel of bedrijf

Linksboven Binnen Wieringerstraat rond 1910

Linksonder Sint Antoniesbreestraat in 1906



Rechts het grootste verschil met de situatie van vandaag, de Leidsestraat 88-92 rond 1865

Volgende pagina: Keizersgracht 121 tijdens de Tweede Wereldoorlog met royaal gebruik van de openbare weg buiten de rooi-lijn voor stoep en ingang naar het souterrain







Dat veranderde tamelijk plotseling, ook door het groeiende aantal inwoners. Het was de tijd van de grote verkeersdoorbraken, maar ook van de moeizame strijd tegen de oude regels en het verbeurd verklaren van privégrond om er openbare weg van te maken. Het is begrijpelijk dat dit niet zonder slag of stoot ging en aanleiding gaf tot veel juridische strijd, een strijd die de stad moest winnen, wilde men het verkeer de plaats te geven die het nodig had.

In 1859 werd een verordening van kracht die gericht was op het verwijderen van alle obstakels buiten de rooilijn. Obstakels die van belang waren voor de toegang tot de huizen werden daarvan uitgezonderd, met dien verstande dat de stad per geval bepaalde hoever het eventueel veranderd, ingekort of verplaatst kon worden. Soms was er een verbouwing nodig; bijvoorbeeld als een toegangsdeur naar de begane grond moest verhuizen om de stoep te kunnen verwijderen. De gewonnen ruimte werd dan veranderd in een verhoogd pad voor voetgangers, een unicum in die tijd. Dat proces was natuurlijk niet in een paar jaar afgerond; er gingen decennia overheen.

Voorheen waren de straten redelijk uniform geplaveid met kinderkopjes die speciaal gebikt waren om de paardenhoeven betere grip te bieden, maar omdat de voetgangers daar nogal beroerd op liepen, kreeg de zijkant van de straat een voetpad van gele ijsselsteentjes, wel op hetzelfde niveau zodat wagens zo nodig daaroverheen konden uitwijken. In 1873 begon men te experimenteren met asfalt en de Kalverstraat kreeg de primeur. De eerste helft vanaf de Dam tot de Rozenboomsteeg werd geasfalteerd — het Spui was toen nog niet gedempt — en in 1884, nadat het Spui wél gedempt was, volgde de rest tot aan de Munt. In dat laatste kwart van de negentiende eeuw volgden meer grote winkelstraten en radiaalstraten (zoals bijvoor-

Links: De Kalverstraat rond 1825 met winkelkassen buiten de rooilijn

beeld de Utrechtse- Leidse- en Weesperstraat). Als eerste waren de radiaalstraten naar de stadspoorten, in de loop der tijden getransformeerd in winkelstraten, aan de beurt. Gelijk daarmee werden de andere grote winkelstraten zoals Kalverstraat, Nieuwendijk, Warmoesstraat en Heiligeweg aangepakt.

In de winkelstraten had zich een ander obstakel ontwikkeld, de uitstalkast oftewel de voorloper van de etalage. Die moesten allemaal sneuvelen en alhoewel een enkele de storm overleefde en er vandaag de dag nog zit, is dat meestal in een kleinere straat en dan bijvoorbeeld als bloemenraam.



Na 1875 kwam er een uitstekend net van railvervoer tot stand dat van grote invloed is geweest op de ontwikkeling van de stad. Na drie decennia van gekwakkel met verschillende omnibusondernemingen ging de stad in zee met het consortium de 'Amsterdamsche Omnibus Maatschappij' (AOM) dat de paardentrans exploiteerde. De stad zag de voordelen in van de tram tegenover de omnibus en gaf de AOM alle medewerking bij het leggen van rails. Waarom het vervoer over rails de voorkeur kreeg boven de omnibus is voor ons in het asfalt-tijdperk misschien moeilijker te vatten, maar in de tijd van de kinderkopjes betekende het echt een hele verbetering. Ook de omnibus werd namelijk geplaagd door het hotsen en botsen over Boven: Paardentrans op de Dam, dat – met het Leidseplein – een knooppunt werd in het tramnet

Links: De geasfalteerde Kalverstraat, hier aansluitend op de kinderkopjes van het Sophiaplein; een tekening uit 1908



de keien en met hun massieve wielen, alleen in de gunstigste gevallen voorzien van bladveren, werd elke oneffenheid in het wegdek voelbaar. Toen ineens was daar de trein, kort daarna gevolgd door de tram die relatief schokvrij en geluidloos voorbijgleed! Alleen het klikken van paardenhoeven waarschuwde voor de nadering van de tram.

De aanleg van het tramnet leverde wel grote consequenties op voor de vele bruggen in de diverse trajecten. De paarden hadden grote moeite met de hoge stenen boogbruggen die van oudsher ruimte boden aan de hoog opgetaste schuiten voor het broodnodige verkeer over het water. In deze veranderende tijd was dat niet meer nodig; de ene na de andere brug moest er aan geloven en werd verlaagd, maar ook werden vele vervangen door een fantasieloze liggerbrug. Als er nog een welving aangebracht werd, mogen wij van geluk



spreken, de meeste zijn echter kaarsrecht en pas in recentere tijden worden bruggen weer herbouwd als boogbrug, maar dan wel een stuk lager.

De komst van een goed functionerend openbaar vervoer had gevolgen voor de ontwikkeling van de stad. Waar in andere wereldsteden zelfvoorzienende satellietsteden ontstonden door het gebrek aan goed vervoer naar het centrum, bleef in Amsterdam de oude stad de trekpleister voor de aanschaf van duurzame consumptiegoederen als kleding, woninginrichting, enz. De dagelijkse behoeften werden wel lokaal gekocht, maar voor 'grote stukken' bleef men graag naar



'de stad' gaan en de tram hielp daarbij. Tegen het eind van de eeuw begon het te knellen; de stad was in het laatste kwart van de eeuw zozeer gegroeid dat de ritten per paardentram onacceptabel lang werden. De elektrische tram had zich al aangediend maar de AOM zag op tegen de enorme investeringen die dat zou vergen. Daarop hakte het stadsbestuur de knoop door, naastte in 1900 de AOM en elektrificeerde het net binnen zes jaar.

*Boven: De Aalmoezeniersbrug (#68) werd vervangen door een lagere brug
Links: Boven de Hooge Sluis in oude toestand en verlaagd; onder Isa van Eeghenbrug (#30) in de Vijzelstraat over de Herengracht, van fraaie boogbrug tot eenvoudige liggerbrug*

Wat er aan bruggen nog niet vervangen was, ten gerieve van de paardentram, moest nu alsnog vernieuwd of versterkt worden voor de veel zwaardere tramstellen, zeker toen die ook nog met bijwagens gingen rijden. Tevens werden de bruggen in de radiaalstraten nogmaals verbreed om als passeerstrook te dienen, zodat de omslachtige verkeersregeling niet meer nodig was.

Natuurlijk kwamen er veel serieuze klachten tegen al deze ingrepen en met name toen de Hooge Sluis over de Amstel aan de beurt kwam. Dat was de moeilijkst te nemen hindernis voor de paarden en er moest steeds een stel extra paarden met personeel klaarstaan



om voor de tram te spannen en zo een handje te helpen. Aan de andere kant werden ze dan weer uitgespannen om op de volgende tram te wachten. Zou het niet veel praktischer zijn die brug te verlagen? Voor de scheepvaart was zo'n hoge brug allang niet meer nodig, want de doorvaart was verbreed en voorzien van beweegbare brugdelen. Amsterdam was niet te beroerd om gehoor te geven aan dit voorstel en trok tonnen uit voor een nieuwe brug, zeer tegen de zin van het Koninklijk Oudheidkundig Genootschap bij monde van

Boven: Oud ontmoet nieuw: twee maal lijn 7 Station CS - Weesperzijde

Links: Bruggen in de smalle radiaalstraten moesten versterkt worden voor de zwaardere elektrische tramstellen met bijwagens. Om te kunnen passeren werden de bruggen ook nog eens flink verbreed.



oprichter Jhr. Dr. J.P. Six: “Wij wensen het zo binnen- en buitenlands beroemde gezicht, zowel naar als van de Hooge Sluis, niet bedorven of benadeeld te zien, om geen andere reden dan om het aantal paarden te verminderen dat benodigd is om de tramwagens over die brug heen te voeren.” Het hielp allemaal niet en eind 1883 werd de nieuwe brug geopend, waarvan de pompeuze stijl opnieuw reden was tot gekrakeel: “Waren we misschien in Parijs?”

De Dam en het Leidseplein werden knooppunten van meerdere lijnen die daar samenkwamen. De ruimte die de trams nodig hadden, om te rangeren en om de paarden naar de andere kant van de tram te manoeuvreren, liet weinig ruimte over voor andere weggebrui-

Boven: Na de Leidsepoort moest ook de barrière er aangeloven en werd een brede brug over de Singelgracht gelegd om de nieuwbouwwijken te ontsluiten
Rechts: De beurs van Zocher stond begin 20ste eeuw hopeloos in de weg!

kers. Het Leidseplein breidde daarom tientallen meters uit naar de Singelgracht, waar nog wel plaats voor zulke zaken was. Het eerste gebouw dat op de Dam sneuvelde, was de beurs van Zocher. Die blokkeerde de ingang naar het Damrak dusdanig dat het niet mogelijk was veel trams richting het nieuwe, steeds belangrijker wordende, Centraal Station te laten rijden. Ik durf niet te beweren dat het gebouw er langer was blijven staan als het de tram niet in de weg had gestaan; mooi was het bepaald niet (het werd niet voor niets *het mausoleum* genoemd) en bovendien was het een krakkemikkig en kostbaar blok aan het been van B&W. Feit is dat het uitschrijven van een prijsvraag voor een nieuwe beurs verderop, samenviel met de komst van de tram.

Uit week 32 en 39 van 2020

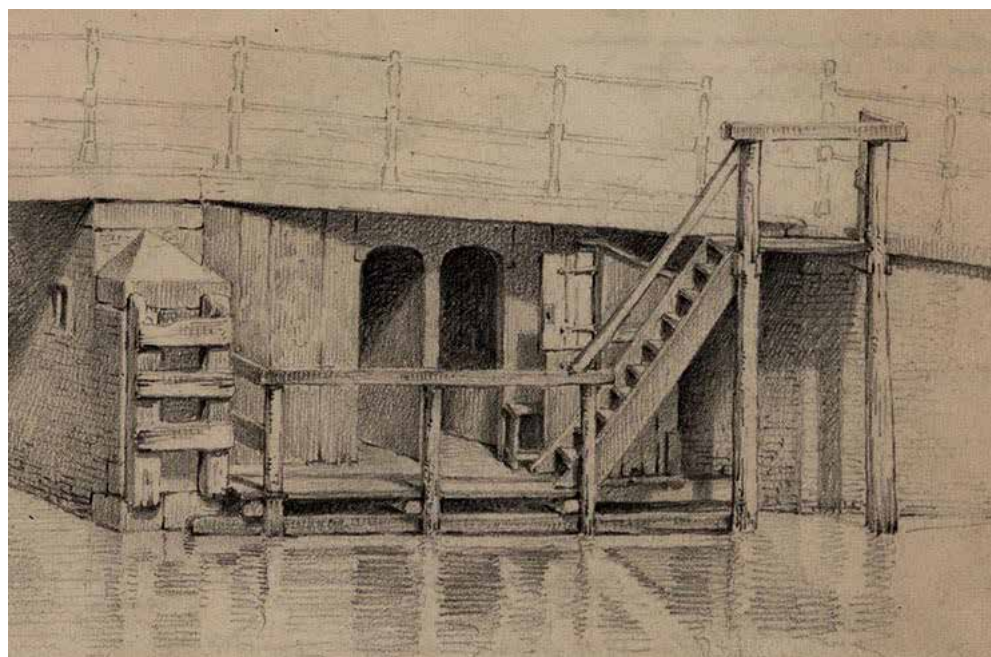


de krullen van Amsterdam



Er zijn van die problemen waartegen opeenvolgende gemeentebesturen al eeuwenlang strijden en die eigenlijk nooit afdoende kunnen en zullen worden opgelost. Zo is daar bijvoorbeeld het urineren op straat, tegen bomen, in de gracht en tegen huizen. In onze tijd heet dat wildplassen en er staat een fikse boete op van € 140,-. Dat lijkt mooi, maar als je ziet hoe weinig boetes er worden uitgedeeld, dan weet je wel dat ook dat geen afdoende oplossing is.

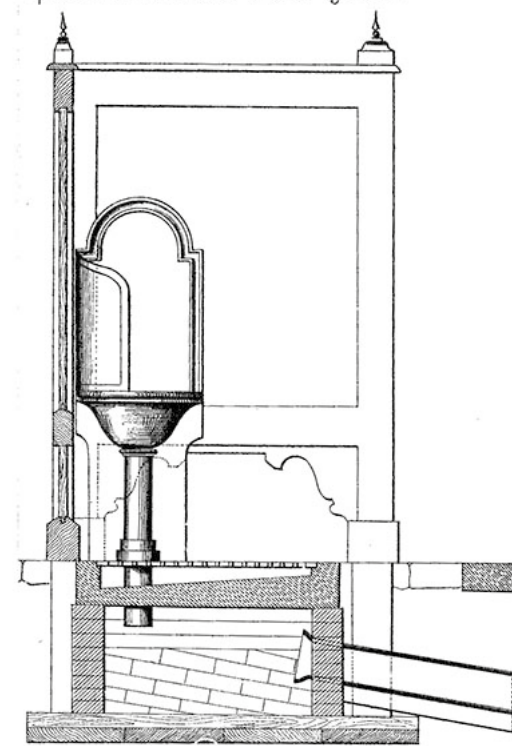
Hoe ging dat nu vroeger? Grote gebouwen waren altijd het meest aantrekkelijk voor de wildplassers, waarschijnlijk vanwege de vele donkere hoekjes die deze gebouwen hadden. Het meest berucht waren de waaggebouwen op de Nieuwmarkt en de Botermarkt. De Waag op de Nieuwmarkt moest op een gegeven moment beschermd worden, omdat het metselwerk aangetast raakte. Tegen de Boter-



waag werd in 1849 weliswaar een urinoir geplaatst, maar daarbinnen stonk het binnen de kortste keren zo erg dat de heren er liever aan de buitenkant tegenaan plasten. En de zedenmeesters maar ageren tegen deze ‘flashende manslui’. Het Gemeentebestuur wist Sarphati over te halen om op diverse plekken in de stad in totaal 50 ‘reukloze’ urinoirs te plaatsen (tekening rechts). Ze stonden aan de waterkant en hadden een vaste rioolbuis die boven het water uitmondde. Helaas voor Sarphati en de Gemeente Amsterdam werden ze per omgaande door vandalen gesloopt; ook al zo’n probleem van alle tijden. Sarphati verloor alle interesse en de Gemeente zat weer met de handen in het haar. W.A.Froger, inspecteur van PW, tevens architect van de Nederlandsche Bank op de Oude Turfmarkt en bedenker van het eerste plan voor het Noordzeekanaal, werd in 1855 aangesteld om te bekijken hoe het probleem aangepakt kon worden. Hij besloot in Parijs te gaan kijken hoe ze het daar opgelost hadden.

Het gebakkelei met de maatschappij van Sarphati duurde voort tot

Opstand en Doorsnede over de lijn A.B.



*Boven: Het reukloze maar niet vandalisme-bestendige urinoir van Sarphati
Links: Urinoir onder een boogbrug, in dit geval Nieuwezijds Voorburgwal*

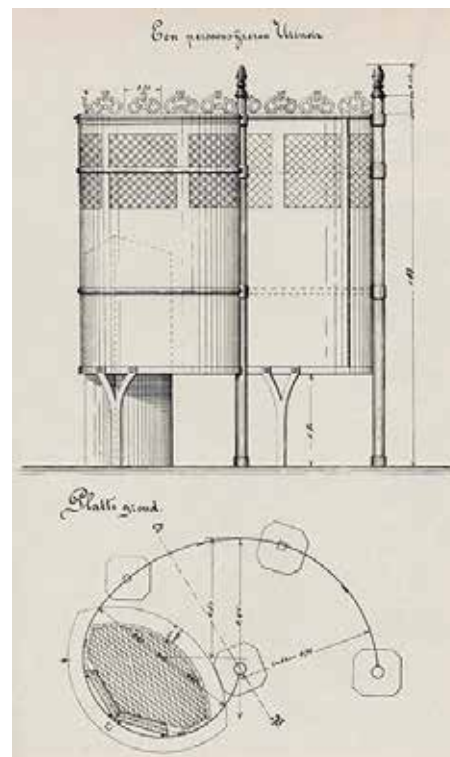


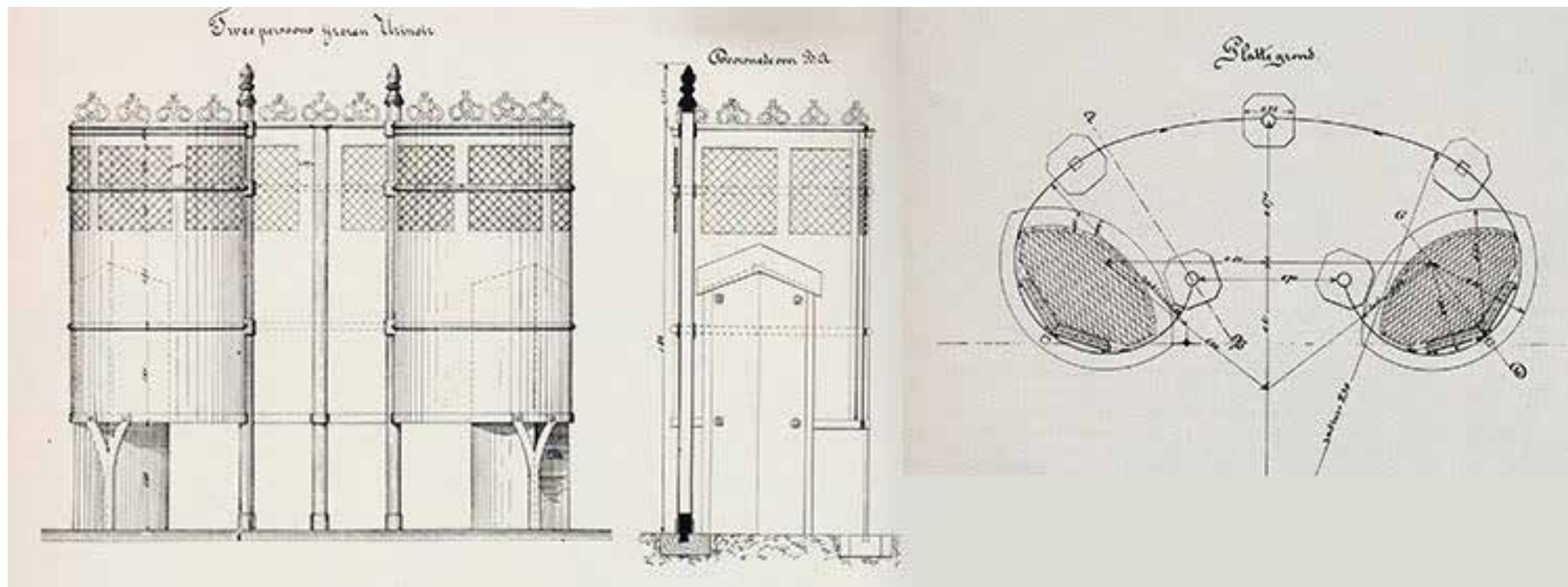
diens dood in 1866 en toen was er nog steeds geen oplossing. De Gemeenteraad en B&W kwamen tot de conclusie dat ze het probleem zelf ter hand zouden moeten nemen, wilde er nog ooit een urinoir in de stad verschijnen. Publieke Werken kwam met vijf ontwerpen en een plan om 240 stuks te plaatsen, waarvan er zowaar 102 gerealiseerd werden. De voorloper van de dubbele krul verscheen als viermanskruis o.a. op het Rembrandtspleintje, het Koningsplein en het Rokin maar getuige de foto boven, uit een onbekend jaar, op het Waterlooplein, vóór de Mozes en Aäronkerk. Je vraagt je af wat de

*Boven: De viermanskruis op het Waterlooplein, vóór de Mozes en Aäronkerk
Rechts: De eerste plaatstalen krullen hadden een gierijzeren versiering bovenop;
die op het Amstelveld heeft het lang volgehouden*

kerkgangers van deze 'verfraaiing' vonden. Er werden ook proeven genomen met een houten omtimmering, maar de plaatstalen versie kreeg de voorkeur. Een grote doorbraak bracht in 1877 het ontwerp dat niet een stalen bak maar een hardstenen plaat gebruikte en dat zou de basis worden voor het definitieve ontwerp.

De grootste doorbraak was echter de permanente waterspoeling waarvoor een overeenkomst met de waterleidingmaatschappij nodig was. De Gemeente had natuurlijk weinig zin om al de kubieke meters, die gebruikt werden voor het spoelen, te betalen en vroeg om een speciale behandeling in het belang van 'de vooruitgang'. Na veel gesoebat lukte dat tenslotte. Deze ontwikkelingen leidden in 1880 tot de plaatstalen urinoirs voor één of twee personen die het tot





in onze tijd zouden uithouden. Alleen de kostbare gietijzeren versiering bovenop het urinoir sneuvelde op enig moment, maar nog niet op de krul op het Amstelveld, zoals op de foto van Bernard Eilers te zien is (foto p.38).

In 1916 werd een ontwerp van architect Van der Meij in productie genomen. Dat rekende voor eens en altijd af met het probleem van de inking vanuit de verdiepingen van dichtbijstaande woonhuizen. Ondanks dat het een nogal massief obstakel was geworden, zijn er toch veel van vervaardigd, waarvan het merendeel in buitenwijken werd toegepast. Op de binnenplaats van Museum Het Schip in de Oostzaanstraat staat een voorbeeld opgesteld, niet om te gebruiken,

maar om te bewonderen. Velen gaven echter de voorkeur aan de 'luchtige' krullen en ook die konden, vanwege hetzelfde probleem, zonodig met een dakje worden uitgerust.

In 1938 werd een Gemeentelijke Urinoircommissie ingesteld, die als opdracht had alle klachten van omwonenden op te lossen. Daarin hadden de hoofdamttenaren van de Stadsreiniging, Publieke Werken en de Zedenpolitie zitting. Er werd tweemaal per dag schoongemaakt door speciaal daarvoor ontwikkelde reinigungsunits. Als er hardnekkige klachten bleven bestaan, werd het urinoir verwijderd. Voorwaar een daadkrachtige oplossing van de problemen! Door on-

Boven: De dubbele plaatstalen krul die vandaag nog volop in gebruik is



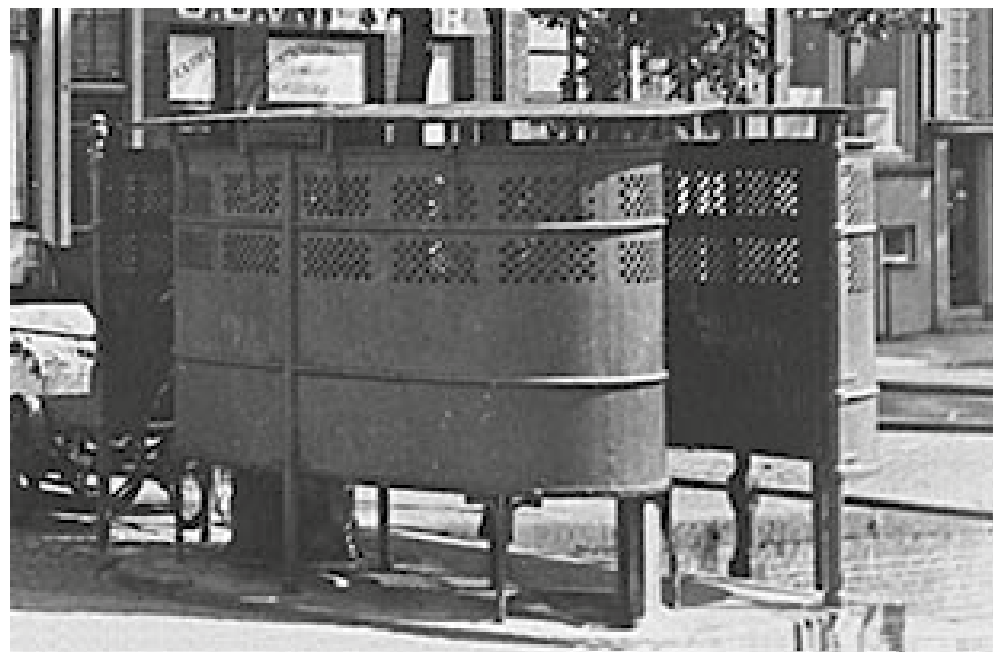
dervinding leerde men dat in nieuwbouwwijken beter met plaatsing gewacht kon worden tot de buurt volledig ingericht en bewoond was. Vandalisme bleef echter een groot probleem. Na de oorlog werden

*Boven: De dubbele krul naar ontwerp van architect J.M. van der Meij
Rechts: Een dubbele krul met een dak tegen inkijk plus een scherm*



nieuwe modellen geïntroduceerd, waarvan de betonnen variant nog wel iets van de krul weg had (linksboven), maar de modernste versie lijkt daar totaal niet meer op. In de binnenstad houden de krullen het echter nog steeds vol.

Uit week 19 van 2020





*het kleine drama rond het
Centraal Station*

Sinds het begin van de treinverbindingen hadden de eigen architecten van het Staatsspoor of de HIJSM de spoorwegstations ontworpen en daarbij best goede resultaten geboekt. Toen het Amsterdamse Centraal Station gebouwd ging worden, lag dat allemaal heel wat gevoeliger.

Het stadsbestuur, de Kamer van Koophandel, de scheepvaartbedrijven en niet in de laatste plaats de Amsterdammers zelf, wilden geen station in het Open Havenfront, maar zagen dat liever aan de zuidkant van de stad verrijzen. De overheid, in de persoon van minister Thorbecke, drukte echter de afsluiting van het Open Havenfront door. Het nieuwe station zou op een aangeplempt eiland in het IJ komen of anders nergens. Als pleister op de wonde zou het ontwerp van het stationsgebouw worden uitbesteed aan een architect van

naam; de keuze viel daarbij op Pierre Cuypers. Hij kreeg opdracht om een representatief gebouw te ontwerpen in neo-renaïssancestijl. Wij zijn gewend het kolossale entreegebouw van het Centraal Station als 'het station' te zien, maar zo is het niet gebouwd. De hele infrastructuur met rails, perrons, dijklichamen en viaducten werd door de eigen dienst van het Staatsspoor gebouwd en het entreegebouw naar het ontwerp van Pierre Cuypers die de bouw- en werktuigkundige A.L. van Gendt toebedeeld kreeg om het technische deel van het gebouw te verzorgen. Dat Van Gendt een bekend architect was die vaak in Amsterdam bouwde, betekende niet dat de stad verder iets met de bouw te maken had. Had het Staatsspoor zich toen maar wat minder hautain opgesteld en geprofitteerd van de kwalijke ervaring die de stad ondervond bij het leggen van de Westerdoksdijk





en Westerdokssluys. Ook daar had de bodemgesteldheid door verzakkingen de aanleg twee volle jaren vertraagd en dat gebeurde nu opnieuw bij de bouw van het station.

De problemen die de bouw ondervond, ontstonden door de nog niet goed gezette ondergrond. Die was om goede redenen gemaakt van zand uit de duinen, dat vrijkwam bij het graven van het Noordzeekanaal. Er zat echter nog zoveel beweging in die ondergrond dat er regelmatig verzakkingen optraden. Het heien van de benodigde 9000 palen was voorgesteld als een overzichtelijke klus die snel geklaard zou worden. In 1881 joegen de stoomheimachines per dag 100 á 120 palen de grond in en daarna begon men te bouwen. In mei 1886 moest het werk stilgelegd worden, omdat de fundering van de perron-overkapping hier en daar begon te verzakken. Er moest opnieuw geheid worden en nu met palen van 25 meter lang. De pro-

Vorige: Het aangeplempte Stationseiland vóór de bouw van het Centraal Station, gezien naar het noorden; tekening door J.C.Greive jr.

Boven: De westelijke doorgang in de eerste versie

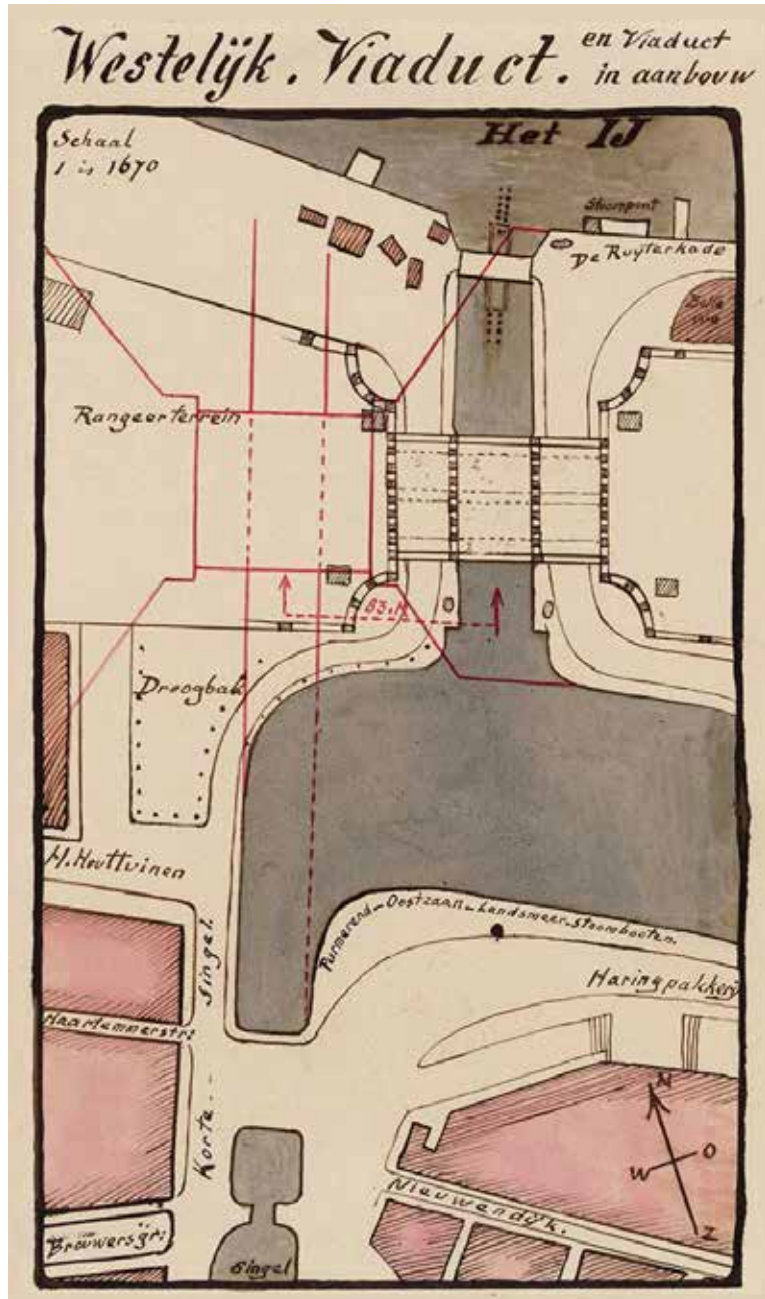
Rechts: Schematische weergave van de verzakking van het westelijke viaduct

blemen deden zich voor aan de noordwestkant van het bouwwerk en dat zou later nog een staartje krijgen. Door alle oponthoud was het gebouw van Cuypers en Van Gendt jaren eerder klaar dan de overkapping, maar met de betere fundering kwam het werk tenslotte toch gereed en kon het station op 15 oktober 1889 geopend worden. Niet lang daarna kwamen nieuwe verzakkingen aan het licht bij het westelijk viaduct. Het gewicht van het dijklichaam drukte de slappe ondergrond zijdelings weg, waardoor een pijler begon te verzakken. Dat had tot gevolg dat de rails mee verzakten en de treinen een steeds grotere hobbel moesten nemen. In 1905, toen die hobbel meer dan 60 cm was geworden, stelde de directie de Zwitserse expert prof. Zschokke aan die een oplossing moest zoeken. Dat werd een hele rigoureuze, want hij liet het viaduct op een andere plaats herbouwen. De pijlers werden nu op caissons gefundeerd die in de bodem van de nieuwe Westelijke doorgang werden neergelaten. Daarna werden verbindingen tussen de caissons gemetseld die moesten voorkomen dat ze alsnog van hun plaats zouden worden gedrukt. Toen alles weer opgebouwd was, stond het viaduct 83 meter verder naar het westen en was de doorvaart eveneens verplaatst.

Wij lieten u eerder de tekeningen van Herman Misset zien die het gebeuren op de voet volgde en in kaart bracht.

De Oosterdoksdijs werd in 1832 gelegd op een bodemlaag die nog





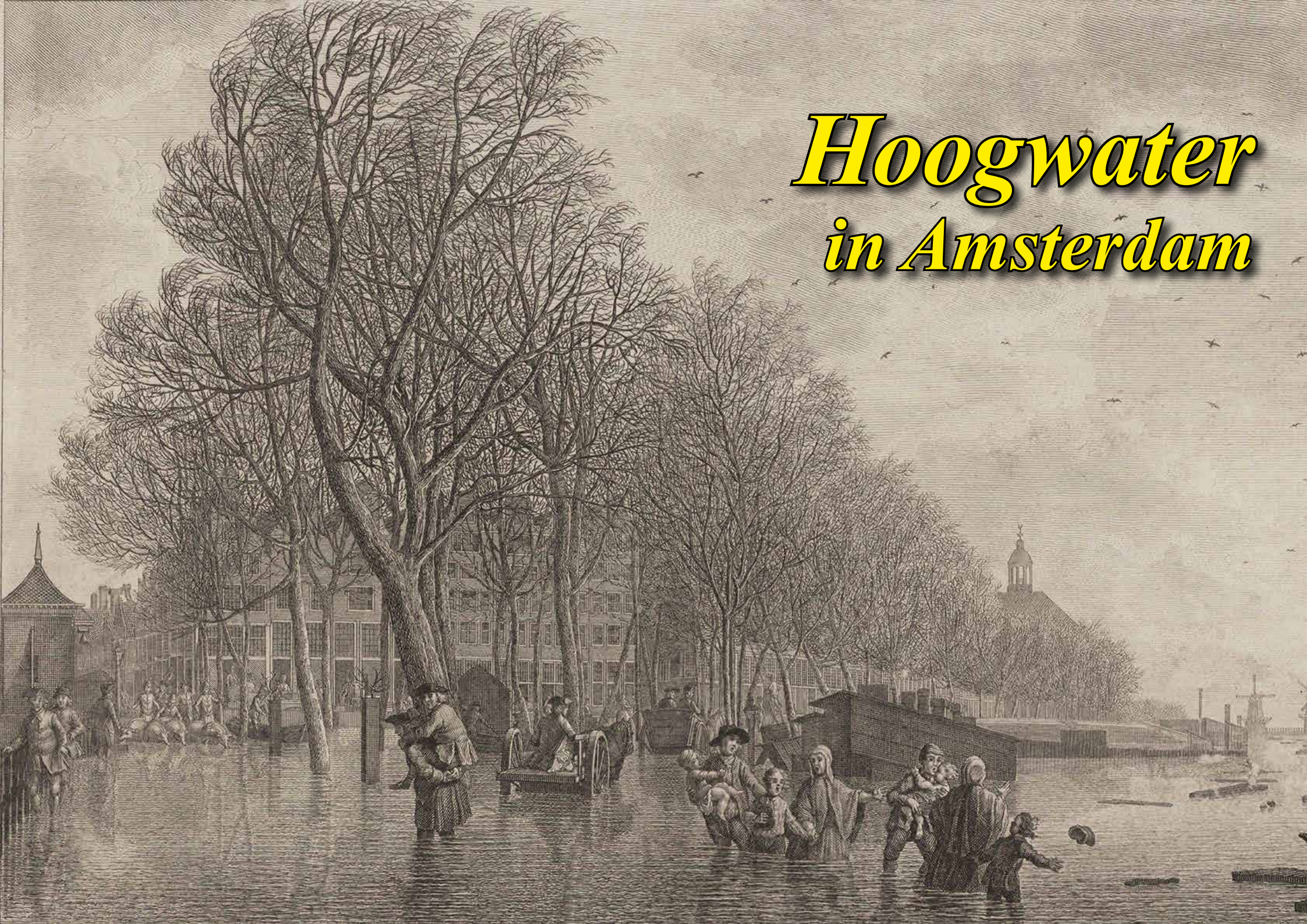
resterde van de voormalige IJ-oever met bijbehorende zeekering uit een ver verleden. Daar werd de materie voor het nieuwe dijklichaam gewoon op gestort en die bleef ook liggen als vaste kern voor de dijk. Zo niet bij de Westerdoksdijk. Daar lag dermate slappe grond dat niets op zijn plaats bleef liggen. De noodmaatregel, het gebruik van [schanskorven](#) hielp evenmin. Die korven werden soms honderd meter verder weer uit de vaargeul gevist. Er moest een brede mat van rijshout op de bodem gelegd worden om het afgezonken materiaal houvast te geven. De aanleg van de Westerdoksluis (tekening onder) was zo mogelijk nog problematischer en dus duurder. De aannemer die de klus had aangenomen, ging er aan onderdoor, ware het niet dat de stad de problemen inzag en ingreep. Al met al kwam de Westerdoksdijk twee jaar later klaar dan de Oosterdoksdijk.

Uit week 5 en 36 van 2020

*Links: Plattegrond van de oude situatie van het westelijk viaduct en in rood het nieuwe viaduct en doorgang; tekening door H.M.J. Misset
Onder: De Westerdoksdijk met Westerdoksluis in 1840*



Hoogwater in Amsterdam



Bedenk, voordat u gaat zwelgen in de kleurrijke verhalen over de oppermacht van het zeventiende-eeuwse Amsterdam, de navel van de wereld, dat de stad niet op elk terrein zo machtig was, vooral niet als het om natuurgeweld en simpele maar onomkeerbare natuurkundige processen ging. Stromend water en riolering waren nog onbekende grootheden en er is hier al vaker gesproken over de grachten die, vooral bij warm weer, vreselijk stonken als gevolg van onvoldoende doorstroming van het stadswater. Het was de stank van rotting; een deel van de organische stof in het grachtenwater werd door bacteriën met zuurstof geoxideerd tot kool-dioxide en water.

Een tweede probleem dat de stad met enige regelmaat trof, was hoog water, bijvoorbeeld door de combinatie van vloed en springtij. Tot de stad hier iets tegen deed - wat een vermogen heeft gekost -



stroomde het IJ-water, als gevolg van eb en vloed, elke dag twee keer de stad binnen; de Zuiderzee had immers een open verbinding met de Noordzee. Dat was normaal gesproken geen probleem, de stad was daar immers op ingericht, maar bij springtij was de waterstand decimeters hoger dan 'normaal' en kreeg de stad last van natte voeten. Eerst steeg het water in het Damrak en stroomde daarna de Dam op. U heeft dat misschien al eens gezien op het San Marcoplein in Venetië. Vervelender werd het als het water tot de kruin van beide rivierdijken - de Warmoesstraat en de Nieuwendijk - steeg, want dan liep het water over die dijken naar de direct erachter gelegen lagere delen van de stad. De kelders en de laaggelegen kamers

Omslag: Overstroming Kattenburgerplein op 15 november 1775

Boven: Overstroming van de Haringpakkerij op dezelfde datum

Links: Van alle stinkende grachten spande de Goudsbloemgracht de kroon en werd ook als eerste in 1857 gedempt



van de huizen stroomden dan vol, waardoor huisraad en opgeslagen goederen doornat raakten en bedierven als het te lang duurde. Huizen werden weliswaar gebouwd met het oog op dit overstromingsgevaar en dat is de reden waarom bel-etages hier zo populair waren en in de pakhuizen de kwetsbare goederen op bovenverdiepingen werden opgeslagen. Een opsomming van kleine rampjes:

Op 23 januari 1609 stuwde een noordwesterstorm het water het Damrak in waardoor het over de Warmoesstraat de stad inliep en de kelders van de buitendijkse pakhuizen (aan het Damrak grenzend) achter de Warmoesstraat onder water kwamen te staan. Toen ook nog de Sint Anthoniesdijk doorbrak, stroomde ook vanaf die kant het water diezelfde wijk in, waardoor de wateroverlast die van de

*Boven: Overstroming van de Martelaarsgracht op 25 november 1775
Rechts: Dijkdoorbraak bij Houtewael in 1651; ook de net drooggelegde Watergraafsmeer loopt weer onder water*

Allerheiligenvloed (1570) overtrof. De daaropvolgende winter (1610) gebeurde het nogmaals, doordat het water toen ook over de Zeedijk de stad binnenstroomde en vooral de huizen langs de noordkant van de burgwallen blank kwamen te staan.

In september 1621 hield er opnieuw een noordwesterstorm huis, vooral in Haarlem en Velzen en die liet tevens het stadswater in Amsterdam zozeer stijgen dat er grote wateroverlast heerste, maar gelukkig bood het doorbreken van de Velserdijk de stad uiteindelijk soelaas. In 1625 was het wel weer flink raak; de hoge waterstand in de stad hield meer dan 14 dagen aan en de schade was zó groot, dat zowel Commelin als Wagenaar dat in hun kronieken vermeldden. Binnen- en buitendijks stond het water even alarmerend hoog en "geen sluis die nog dienst kon doen". In de kerstnacht van 1637 stroomde het water met geweld de stad binnen en de volgende dag voeren er schuiten door de straten. Nog heviger was de watersnood van 4 op 5 maart 1651, want dit was een stormvloed die heel Amsterdam overstroomde en ook de net drooggemaakte Watergraafsmeer weer onder water zette.

Burgemeester Joannes Hudde hakte de knoop door en ontwierp een



'Deltaplan' voor Amsterdam; omdat het grote gevaar steeds vanuit 't IJ kwam, moest er een stormvloedkering komen langs de gehele IJ-oever. Doorgangen werden afgesloten door dammen met een schutsluis om het scheepvaartverkeer niet te zeer te hinderen en die sluisen werden beveiligd door dubbele vloeddeuren. De oevers tussen de dammen - de tegenwoordige Prins Hendrikkade - werden verhoogd. Het valt te begrijpen dat dit project jaren in beslag nam en pas in 1682 officieel werd afgerond. Daarmee was de kous echter nog lang niet af; ook steden en dorpen buiten Amsterdam werden min of meer gedwongen of overreed maatregelen te nemen die de waterstand in 't IJ regelden. Er werden daarvoor langs het IJ slaperdijken aangelegd die, als dat nodig was, water konden overlaten, zodat de overige dijken en de sluisen niet zouden bezwijken. Het hoeft geen betoog dat dit weer tegen de belangen van de agrariërs achter die slaperdijken was en dat medewerking niet vanzelfsprekend was. Door op kritieke plekken peilstrepen aan te brengen en acties te verordonneren bij een bepaalde waterstand ten opzichte van deze referentiepunten werden stad én land behoed voor calamiteiten. Alleen al in Amsterdam al liet Hudde zeven stenen in metselen waarvan



die in de Eenhoornsluis bewaard is gebleven. In 1683 werden deze werkzaamheden afgerond.

De dijken langs de Zuiderzeekust van Diemen en Muiden moesten versterkt worden om rampen als die in 1651 te voorkomen en als een gemeente dat zelf niet kon opbrengen, stak Amsterdam een helpende hand uit. De stad breidde zich uit en er ontstonden woon/werkbuurten buiten de net aangelegde waterkering, bijvoorbeeld de Oostelijke en Westelijke Eilanden, die voornamelijk belaagd bleven worden door hoog water. Berucht is de watersnood van 1775 die toch nog op een enkele plaats door de zojuist gememoreerde waterkering brak (Martelaarsgracht).

Boven: De Kikkerbilssluice is een onderdeel van de stormvloedkering die Joannes Hudde ontwierp en die in 1682 afgerond werd

Links: Joannes Hudde, de man die z'n best deed Amsterdam van wateroverlast en stinkende grachten te verlossen en een 'Steen van Hudde' zoals die vandaag nog ingemetseld zijn in zijn stormvloedkering (Eenhoornsluis, Nieuwebrug)



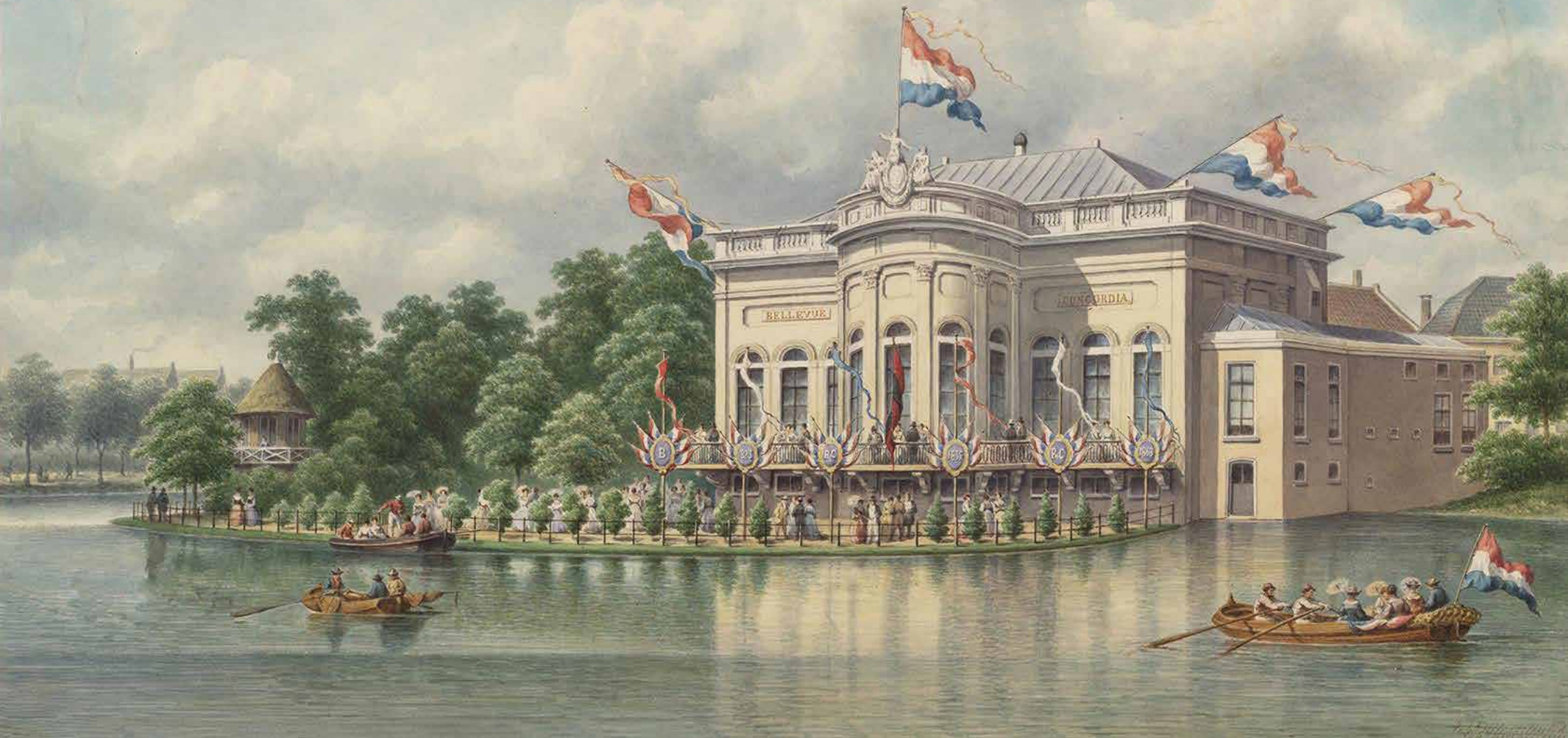
Mocht u denken dat zo iets vandaag niet meer kan voorkomen, dan willen wij u herinneren aan de watersnood van 1953 toen de Oranjesluizen het kantje boord hielden en de overstroming van Tuindorp Oostzaan in 1960 (foto hierboven; bron *Ons Amsterdam*).

Uit week 23 van 2020

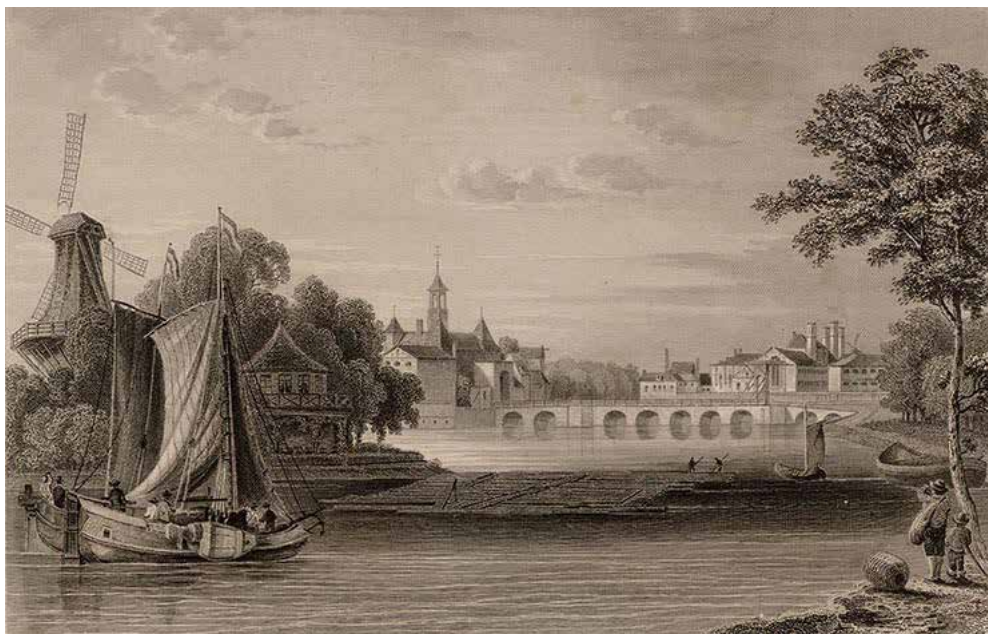
*Lezenswaardig in dit verband zijn twee PDF's die online te lezen zijn. Het eerste 'Waterstaat' is een uitgebreide verhandeling over alle aspecten van het waterbeheer in vroeger eeuwen en vandaag. Het tweede 'Raadselachtige waterwerken' gaat over een aantal opvallende projecten in het kader van waterbeheersing in de stad. **Klik de omslagen om te lezen.***



Bellevue



Op bijna alle 26 bolwerken van de vesting van Amsterdam stond een molen, want het was immers een uitstekende plek om wind te vangen. Op bolwerk Sloten vlakbij de Leidsche Barrière stond Korenmolen De Liefde. In de negentiende eeuw veranderde dat en stond de molen daar niet langer alleen. De Vereniging Standvastigheid had een deel van het bolwerk gehuurd en daarop een tuin aangelegd met een gebouwtje, dat je het beste als een theekoepel kunt omschrijven. De litho hieronder geeft een aardige indruk van de situatie. Op de achtergrond zien we de Leidsepoort met de toegangsbrug en daarachter de nieuwe cellulaire gevangenis op bolwerk Schinkel. In de theekoepel kwamen twee sociëteiten bijeen: Bellevue en Concordia. Deze laatste was een herenaangelegenheid en dames waren daar dus niet welkom. Als de leden hun vrouw of kinderen mee uit wilden nemen, waren



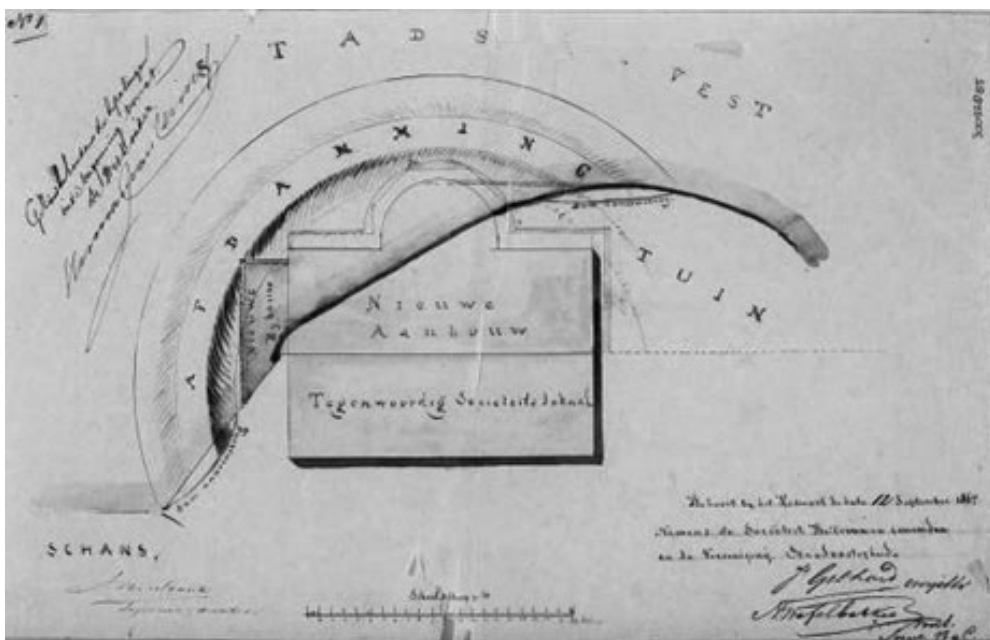
ze aangewezen op sociëteit Bellevue. Als uitbreiding van de theekoepel had de Vereniging Standvastigheid op het bolwerk een bescheiden gebouw neergezet (bouwdatum onbekend). De vereniging verzocht B&W in 1859 de grond, die zij op het bolwerk in gebruik had, te mogen kopen. Dat verzoek werd ingewilligd en tegen beta-

Boven: Het eerste houten verenigingsgebouw van sociëteit Bellevue

Links: Bolwerk Sloten met korenmolen De Liefde; op de achtergrond de Leidsepoort



ling van f 7.500 werd zij eigenaar van de grond. In 1866 vroegen de vereniging en de commissarissen van Bellevue vergunning aan om de sociëteit uit te mogen breiden en daarvoor een strook water (uiteraard met de ondergrond) te mogen kopen met de bedoeling die te dempen. Tegen betaling van f 60 werd dat gehonoreerd en werd de vereniging de eigenaar, niet de sociëteit. Deze situatie komt overeen



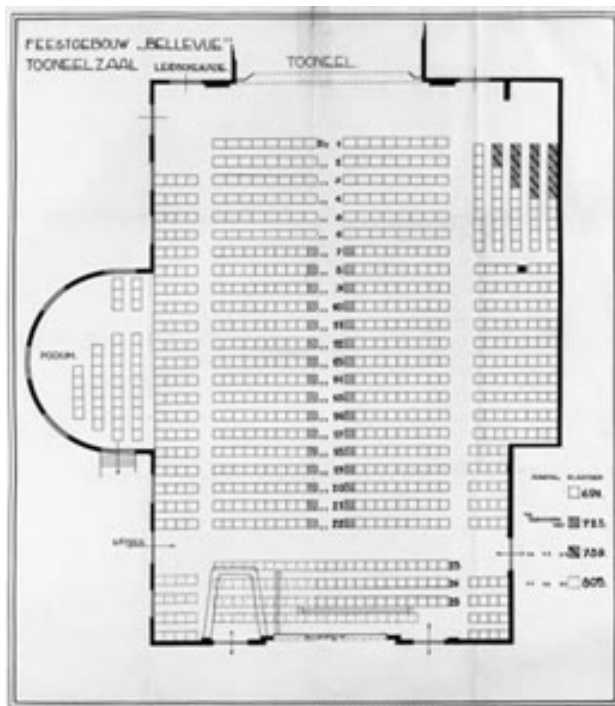
met nevenstaande buurtkaart uit 1865 (rechterhelft). De theekeupel is nog steeds aanwezig, maar de molen is verdwenen. Op onderstaande architectontekeningen ziet u links welk deel aangeplempt moest worden voor de aanbouw. Op pagina 53 ziet u de zaalindeling met het aangebouwde toneel in een later stadium.

Op het bolwerk had zich ook nog een andere gebruiker gevestigd. Nadat in 1870 molen De Liefde gesloopt was, huurde L. Ketjen vanaf 22 maart 1871 dat gedeelte van het bolwerk om zijn zwavelzuur-



fabriek, die al sinds 1835 op de Trapjesschans gevestigd was, uit te breiden. Zeer tot ongenoegen van de bewoners, bedrijven en instellingen in de buurt, want op zo'n buurman zit natuurlijk niemand te wachten. Bij Ketjen werden voortdurend experimenten uitgevoerd om het proces te verbeteren en op zekere dag verdorpen alle blade-

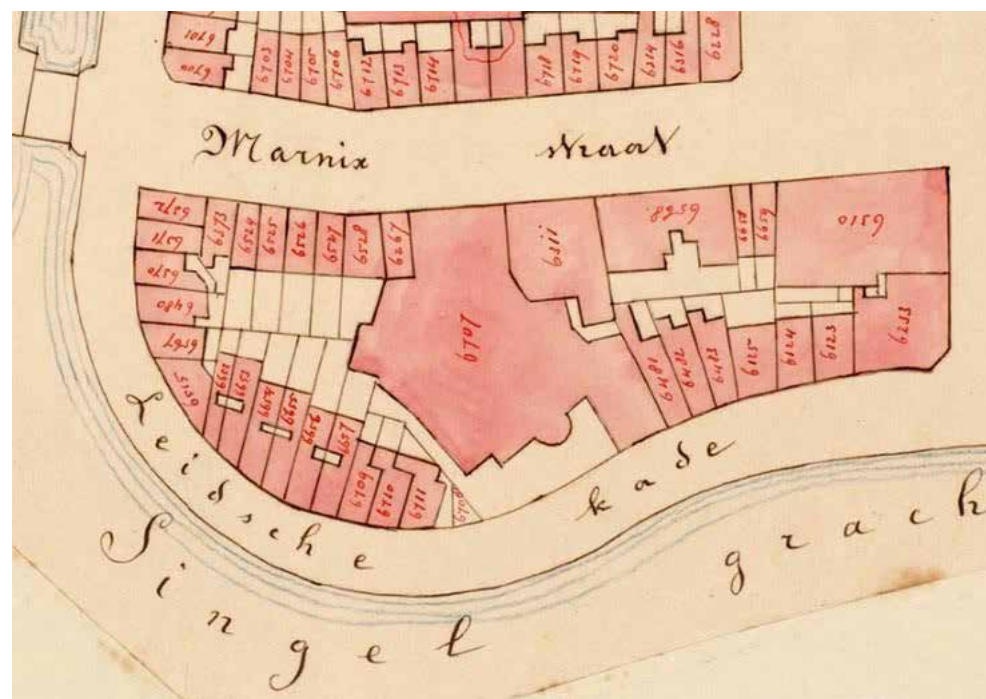
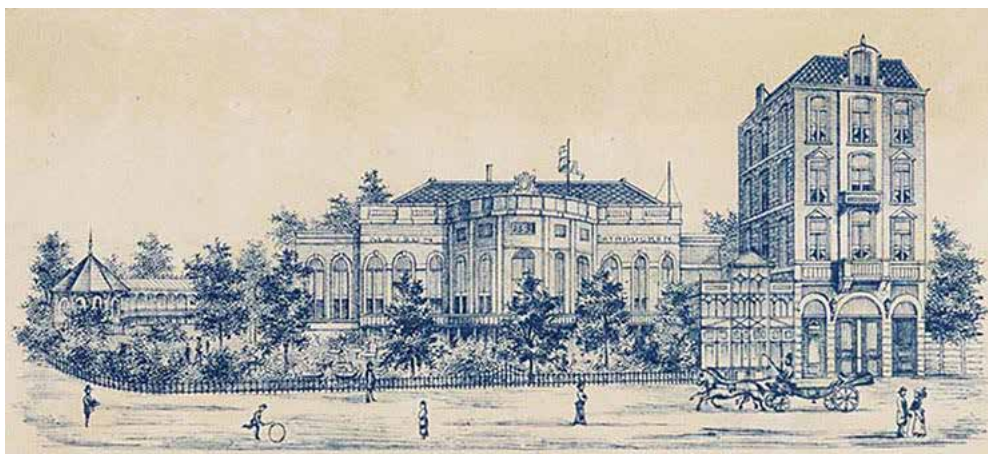
*Boven: Het resultaat van plempen en aanbouwen; Bellevue staat aan het water
Links: De landwinst in stappen: boven de buurtkaarten van 1853 en 1865 en het verdwijnen van korenmolen De Liefde*



kas gestort worden. Onder deze constellatie veranderde de onderneming van twee sociëteiten in één: Uitspanning Bellevue.

In 1881 wilde de Gemeente Amsterdam een deel van het grondstuk terugkopen voor het rooien van de Leidsekaade en Marnixstraat en het verlengen van de Leidsegracht tot aan de Singelgracht. Bij

die gelegenheid werd een flink stuk van de Singelgracht gedempt om voldoende ruimte te scheppen. Daardoor kwam het sociëteits-



gebouw ineens een stuk van het water af te liggen en kreeg het een kade aan de voorzijde, waarlangs een hek met ingang geplaatst werd. Ook werd de sluiskolk tussen Bellevue en het in aanbouw zijnde politiebureau gedempt. Zo stond de onderneming plotseling midden in de drukke stad. In datzelfde jaar werd het geheel, met instemming van B&W en de Raad, verkocht aan H. L. Stroucken voor f 248.000. Na de verkoop stortte oud-burgemeester Den Tex de winst die hij gemaakt had in de stadskas. Stroucken was al geruime tijd exploitant van de uitspanning en had de naam inmiddels gewijzigd in Maison Stroucken. Hij liet een wintertuin inrichten en architect Eduard Cuijpers aan de Marnixstraat 398-400 een receptiezaal met boven-

Boven: Handgetekende buurtkaart (detail) na het rooien van de Leidsekaade - 1883
Links: Zaalplattegrond van de grote feestzaal; daaronder de geplempte Leidsekaade



Links: De wintertuin van Maison Stroucken

woningen bouwen. Hij bood zalen aan voor bruiloften en partijen, diners, soupers, vergaderingen, toneelvoorstellingen enzovoort. In 1899 werd dit geheel in

een publieke veiling voor f 174.000 overgenomen door H. Martens die de naam Bellevue weer terug bracht als Feestgebouw Bellevue (zie zaalplattegrond p.54). Die stelde Willem van Rijn aan als directeur, die voortvarend voortbouwde aan het zalencentrum Bellevue.



Twintig jaar later, in 1919, werd Hotel Café Hollands eigenaar van de onderneming. Hollands was een groot hotel dat naast Hirsch aan het Leidseplein stond, vóór dat het in 1912 verdween door de

*Boven: De Marnixstraat met v.r.n.l. Maison Stroucken, Maatschappij tot Bevordering der Bouwkunst (Calypso) en de Spieghelschool (Nieuwe De la Mar).
Links: Bellevue raakte helemaal ingebouwd door de huizen aan de Leidsekade*



nieuwbouw van Hirsch&Cie. Er werd nog meer op evenementen gegokt; er werden zomerconcerten gegeven, bokswedstrijden gehouden, maar ook examens, schoolfeesten, theater met bal na en vergaderingen van politieke partijen. Max Tak speelde in het theater en Max Euwe werd er wereldkampioen schaken. Bekend werd de jaarlijkse bloemen- en plantententoonstelling en de eerste Firato vond er plaats. In die tijd groeide Bellevue uit tot een zalen- en evenementencentrum dat als voorloper van het RAI-complex gezien kan worden. Na 1920 kwam het accent steeds meer op 'theater' te liggen, maar de crisis gooide roet in het eten. In 1938 begon Exploitatiemaatschappij Hollandais, nog steeds ei-

Boven: Een der zalen van Bellevue, in gebruik voor de finale van een danscompetitie in 1929

Rechts: Het oude Sociëteitsgebouw afgebroken en een nieuw theater gebouwd

genaar van Bellevue, met een grondige verbouwing waarvoor het oude sociëteitsgebouw afgebroken werd. Als eigenaar van de grond tussen de bebouwing aan Leidsekade en Marnixstraat bouwde men een groot zalencomplex, nu tot aan de kade (zie buurtkaartje p.54). De ingang kwam in de benedenverdieping van het aangrenzende woonhuis. Het Bellevue-gebouw werd een van de modernste amusementspaleizen van West-Europa. Het gebouw kreeg vijf zalen tussen de Marnixstraat en de Leidsekade en herbergde toen ook het restaurant Paloni. 'Bellevue alle zalen' stond vanaf toen garant voor een kolossaal feest. Bellevue was in die jaren zonder twijfel het meest populaire theater van Amsterdam.

In 2010 opende Joop van den Ende in het volledig herbouwde complex zijn Delamar Theater ([Lees: Wikipedia](#)).

Ook al leeft de naam Bellevue als theater aan de Leidsekade nog voort, de sociëteit en haar markante gebouw zijn voor altijd verleden tijd.

Week 30 - 2020



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 (komt herfst 2023)