

*het Museumkwartier en de
Koninklijke Fabriek van Waskaarsen*



Het begon allemaal zo idyllisch en plezierig. De landerijen rond de Boerenwetering waren de groentetuin van Amsterdam, zoals Waterland de zuivelleverancier was. Zonder deze toeleveranciers was de stad niet leefbaar geweest en daarom werden ze ook gekoesterd.

Amsterdam gebruikte echter de randgebieden ook om zijn onwelgevallige, stinkende, lawaaiige of gevaarlijke industrie naar te verdrijven. Dat lukte echter alleen in de stadsvrijheid van 100 gaarden rond de Buitensingel en dat ook nog altijd onder het eventuele regime van een polderbestuur en/of het Hoogheemraadschap. Buiten die zone van 100 gaarden begon het pastorale landschap.

In de 18^e en vooral de 19^e eeuw werd de Buitensingel met zijn boom-

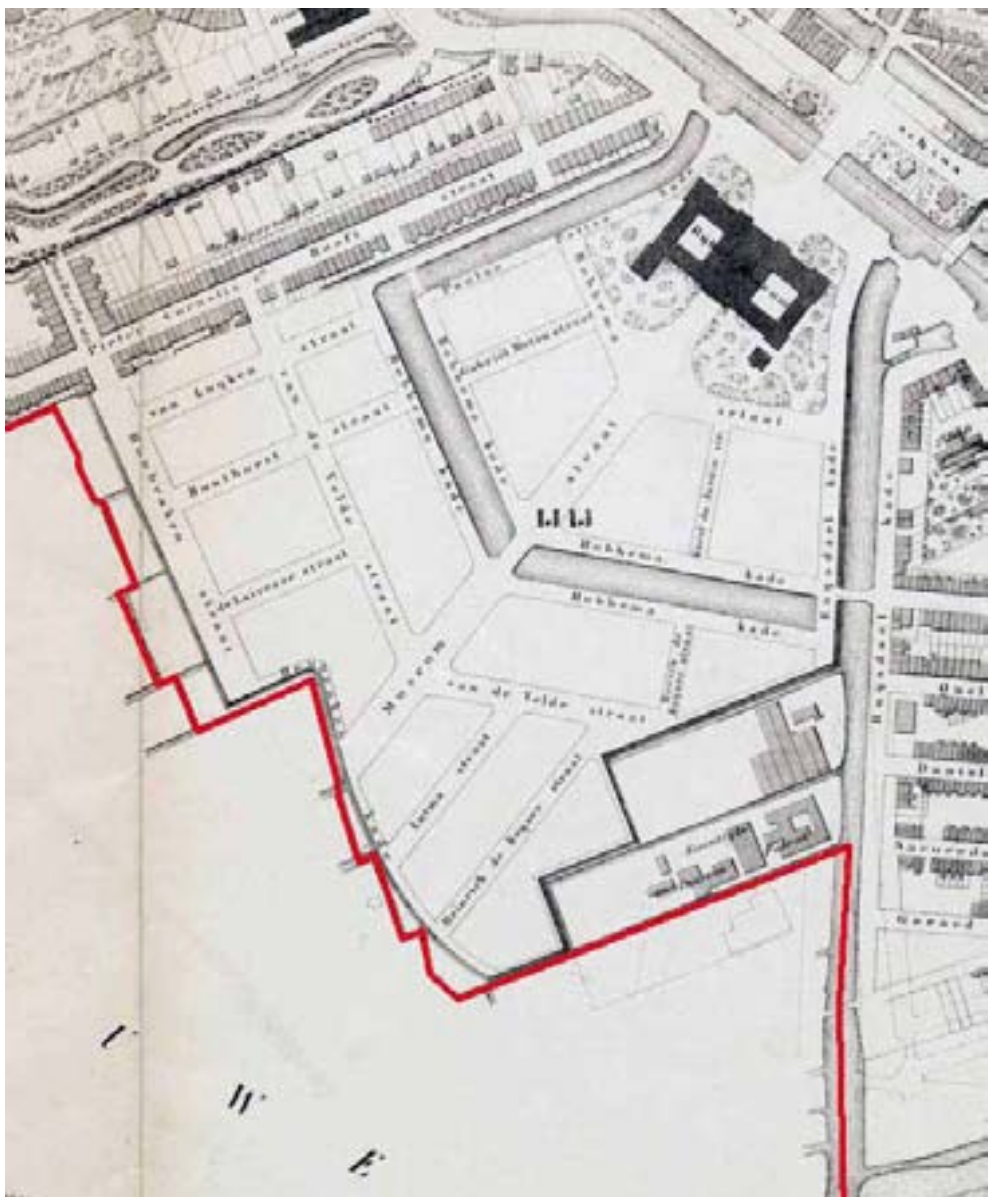


beplanting en onder andere ook de Boerenwetering een trekpleister voor stedelingen, die 's zondags er op uit wilden. Menig ambachtelijk bedrijf werd toen omgezet in een pleziertuin of het woonhuis in een herberg. Van de stadswal vertrokken speciale pontjes en salonbootjes naar een der pleziertuinen of kolfbanen.

Medio 19^e eeuw begon het inwonertal van Amsterdam weer te groeien door een schuchter inzettende 'industriële revolutie'. Al snel was de stad te klein en werd de blik op de overkant van de Singelgracht gericht. Na de Gemeentewet van 1851 liep de grens van

Boven: Het polderhuis met de overhaal aan het eind van de Boerenwetering. Op de voorgrond de Singelgracht, in de verte wipstellingmolen De Stamper.

Links: Het Concertgebouw in de nog maagdelijke polder. Een leuke illustratie, maar of het de werkelijkheid niet ietwat geweld aandoet is niet te zeggen.

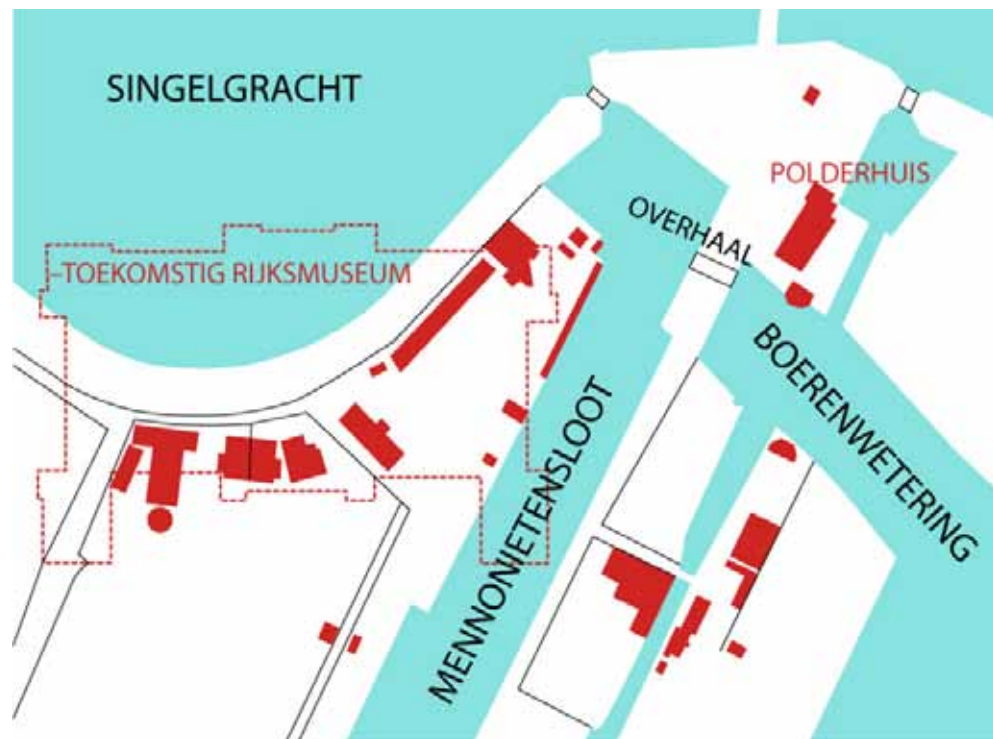


Boven: Zo liep de grens met Nieuwer-Amstel door het Museumkwartier. De bebouwing rondom is de situatie van 1881. Duidelijk wordt hieruit ook het 'crinoline-plan'.

de gemeente Amsterdam grofweg langs de vroegere 100-gaardengrens, met de nodige correcties zodat geen eigendommen door de gemeentegrens doorsneden werden. Deze grensvaststelling opende voor Amsterdam de mogelijkheid om buiten de Singelgracht te bouwen en de Raad zette de ingenieurs van Publieke Werken aan het werk voor een gedegen plan. Dat resulteerde in 1875 in de presentatie van Plan Kalff, dat in 1877 zijn finale goedkeuring kreeg. Een poging om de stad meteen veel verder uit te breiden was op heftige weerstand van Nieuwer-Amstel gestrand. Er werd in 1877 slechts een miniem deel ten westen van de Kostverlorenvaart geannexeerd ten koste van gemeente Sloten. Wel verkreeg Amsterdam grote delen van het drooggemaakte IJ in de Amsterdammerpolder, waardoor de ruimte voor uitbreiding van de haven langs het nieuwe Noordzeekanaal ontstond.

Dit is niet de plek om uit te wijden over de vele tientallen plannen voor de stadsuitbreiding, met één uitzondering. Het Plan-Kalff was voorafgegaan door Plan-Van Niftrik van 1867, dat getorpedeerd werd door de Gemeenteraad vanwege de exorbitante kosten die het met zich meebracht. Zijn ontwerp voor de ruimte van het latere Museumplein werd bekend als het 'crinoline-plan', dat geïnspireerd heette te zijn door de structuur van de grachtengordel, met name op de knikken in de grachten ter plaatse van de radiaalstraten. Dat was echter de 'glorietijd' van het liberalisme van Thorbecke, waarbij langs elk project de kruideniersmeetlat gelegd werd. In het soberder plan van Ir. Kalff uit 1875 was voor dat zelfde gebied een dichte bebouwing met goedkopere woningen voorzien, ongeveer in de stijl als in de noord-westelijke Pijp rond de 1^e Jacob van Campenstraat ontstond. En dat was nog het beste deel van de Pijp!

Een der grootste prestigeprojecten in het laat-19^e eeuwse Amsterdam werd het Rijksmuseum, waarvoor de gemeente onder andere de grond ter beschikking zou stellen. Na veel zoeken naar een representatieve plek viel de keuze op een terrein aan de Buitensingel, tegenover de Spiegelgracht en het voormalig bolwerk Amstelveen. Dat wigvormige gebied werd begrensd door enerzijds het museum en aan de andere kant de Houbrakenstraat, die nagenoeg op de gemeentegrens lag en later in Van Baerlestraat omgedoopt werd. In het oosten lag de Boerenwetering en in het westen de P.C. Hooftstraat, die al gedeeltelijk bebouwd was. Deze laatste straat lag – met het Vondelpark – op zijn beurt weer parallel aan de Overtoomsevaart. Voor het museum diende de industriebebouwing rond de Menno-

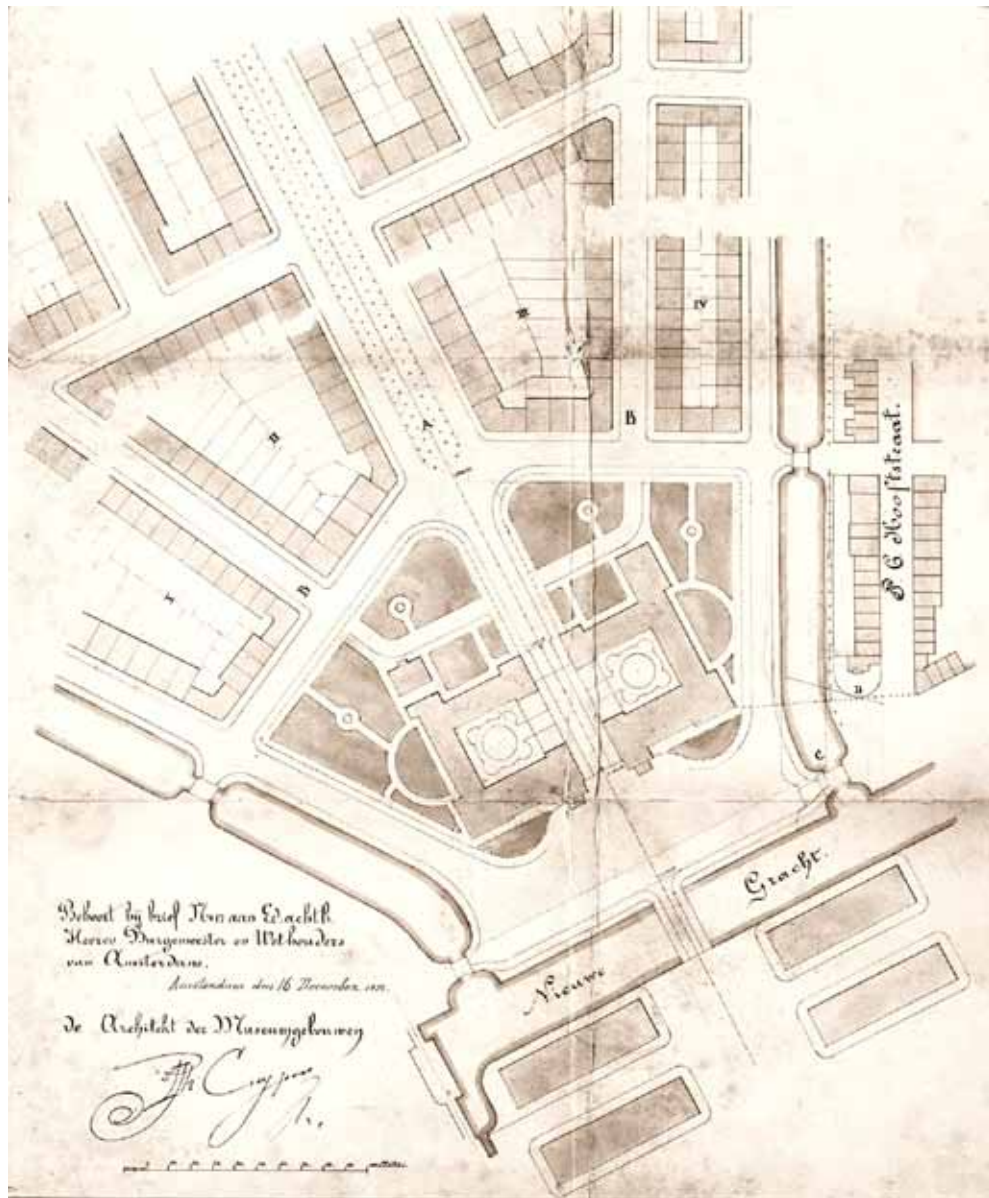


nietensloot te verdwijnen, maar verder waren er alleen weilanden. Deze prestigieuze museumbouw vroeg om aanpassing van het bebouwingsplan voor die buurt. De Raad nodigde ontwerpers uit plannen in te dienen en daarmee werd een lijdensweg vol afgekeurde plannen ingeslagen. De ontwerper van het museum, P. J. H. Cuypers, diende ook een plan voor de inrichting van de ‘achtertuin’ van zijn museum in. Cuypers zou de ruimte ’t liefst met zeer luxe villa’s en woonhuizen, grachten, lanen, fontein en beeldengroepen inrichten. Dat kan het beste geïllustreerd worden met de tekening van Cuypers zelf (zie plattegrond pag. 5).

De Raad was wel gecharmeerd van een luxekwartier en koos dit ontwerp om op voort te borduren. Cuypers genoot namelijk groot

Boven: Op deze tekening uit 1880 (maker onbekend) zijn de vorderingen van de bouw van het Rijksmuseum te zien. De omgeving is nog heel landelijk met links het Polderhuis. Rechts de ingang van de Paulus Potterkade, die in 1892-'93 weer gedempt werd

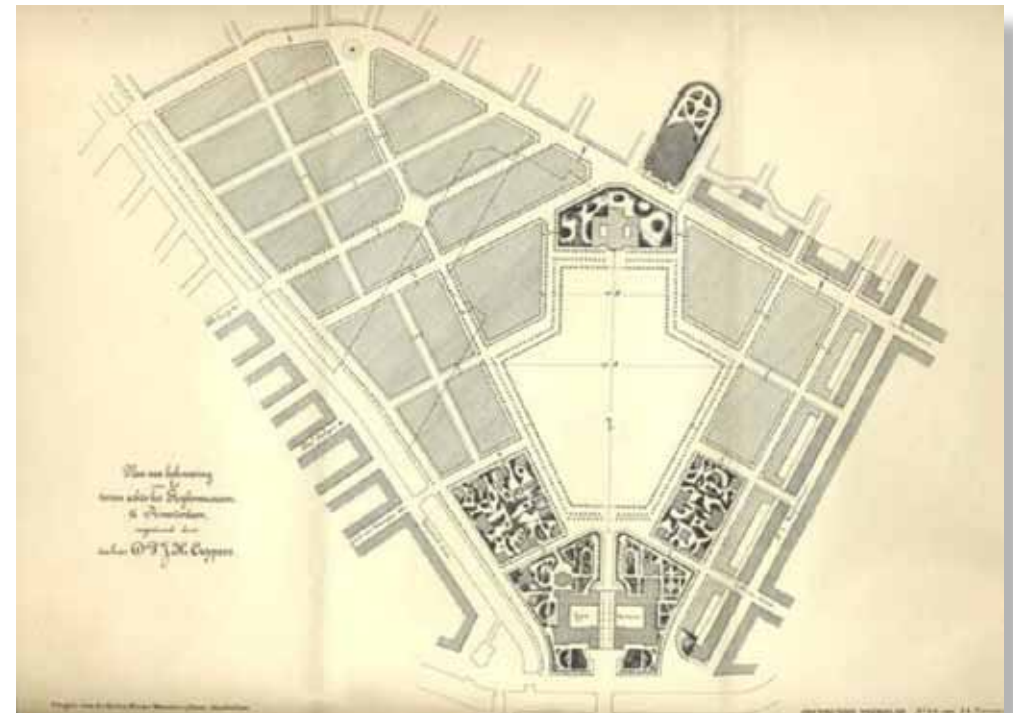
Links: Het Rijksmuseum ingeschetst in de situatie van 1850, voor de normalisatie van de Singelgracht en de demping van de Mennonietensloot..



Boven: Cuypers'plan van 1876. Het hele museumterrein zou bebouwd worden.
Rechts: Het plan Cuypers-Ankersmit van 1891, waarin een plein uitgespaard werd.

aanzien in Amsterdam en bij de Raad (zie tekening links, gedateerd 16 december 1876). Voor de symmetrie met de Boerenwetering bedacht Cuypers de Paulus Potterkade, een gracht op de plek van de Jan Luijkenstraat die in de uitwerking door Publieke Werken met een bocht via de huidige Honthorststraat, toen Hobbemakade, op de Boerenwetering aansloot. Die is in 1878 daadwerkelijk gegraven maar in 1892-'93 weer dichtgegooid.

Ook na een stroom van ontwerpen voor de vlakte en zelfs een prijsvraag, die volledig flopte, bleef Cuypers in beeld. In 1891 had de Raad uit alle inzendingen een plan van Gugel genomen om verder op te borduren. Publieke Werken paste het op diverse punten aan en dat werd het uitgangspunt voor de verdere aanleg van straten en



bouwblokken. Toen dit de Raad ter goedkeuring aangeboden werd, diende Cuypers een ‘amendement’ in dat enkele wijzigingen voorstelde. Die werden welwillend bekeken en door die Raad – na een kleine wijziging – geadopteerd. Op zich niet zo verbazend, omdat het amendement mede ingediend was door een collega-raadslid Jacob Ankersmit Jr. (raadslid 1883-1893 voor kiesvereniging Grondwet). In die vijftien jaren, die sinds 1876 verstreken waren, had definitief het plan post gevat dat er op het terrein in enigerlei vorm een groot plein uitgespaard moest worden. Ook Cuypers hield hier verder rekening mee. Hoe was dat zo gekomen? Dat gaan we vanaf pag. 21 zien!

In 1891 werd bij de verdere plannen geen rekening meer gehouden met de gemeentegrens met Nieuwer-Amstel, zozeer was de Raad er van overtuigd dat de annexatie van een flink deel van Nieuwer-

Amstel ging lukken, hoezeer die gemeente zich ook verweerde. Inmiddels wilde de verkoop van grondstukken in het uitbreidingsgebied niet erg lukken, tenminste niet waar dat het luxekwartier achter het Rijksmuseum betrof. Er stak namelijk een angel in het vlees..., de Koninklijke Fabriek van Waskaarsen op de gemeentegrens. De financiële eisen van de directie – ongeveer *f* 1 miljoen – waren de Gemeenteraad te gortig en het grondstuk van de fabriek bleef buiten de bouwplannen. In het hieronder staande laten we zien dat deze fabriek roet in het eten gooide en de ontwikkeling van het museumterrein drie decennia vertraagde, tot de Gemeente alsnog de beurs trok en de fabriek opkocht...

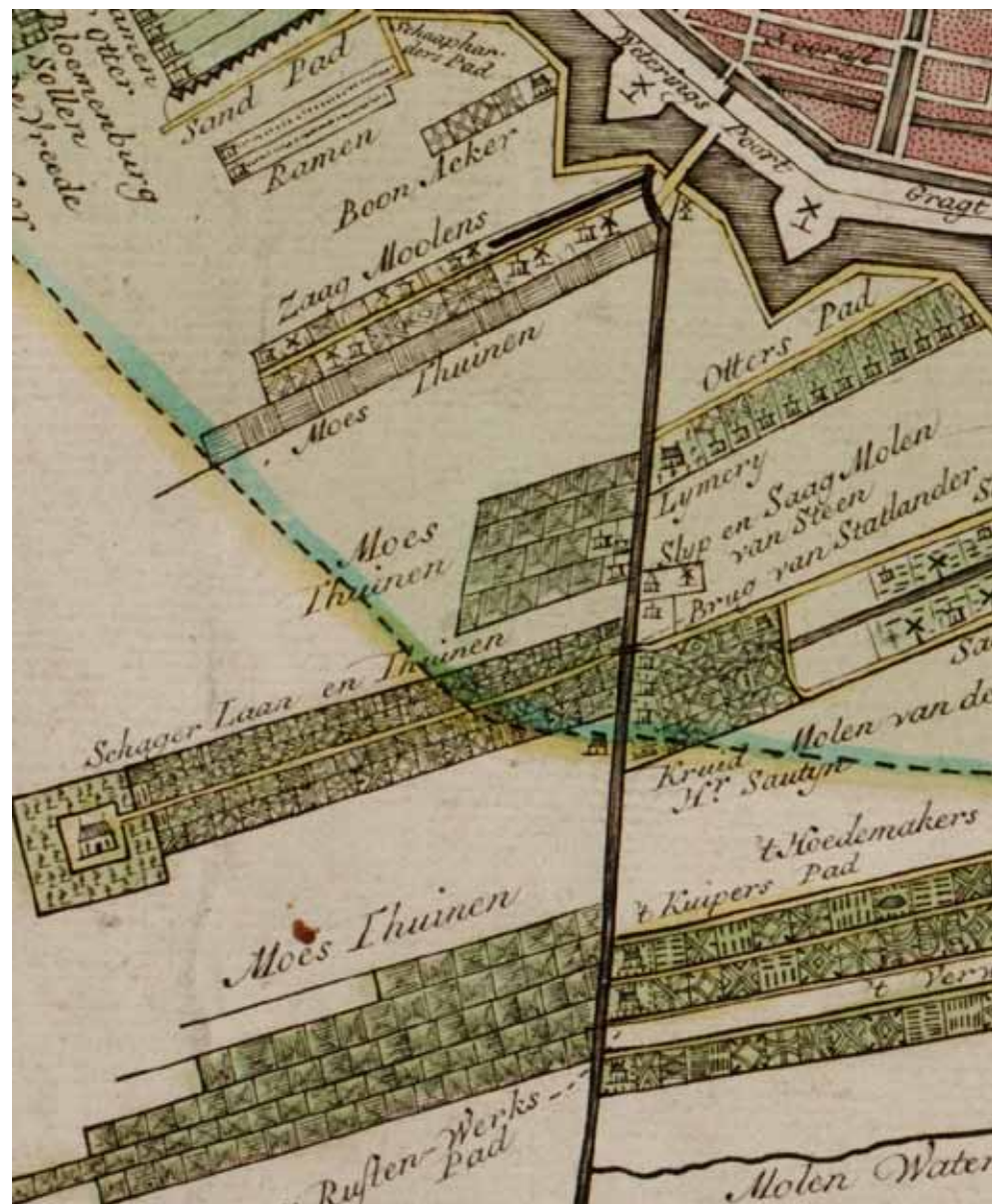
Laten we wat dieper ingaan op de lokatie, de betrokkenen en de stoorzenders...



Boerenwetering

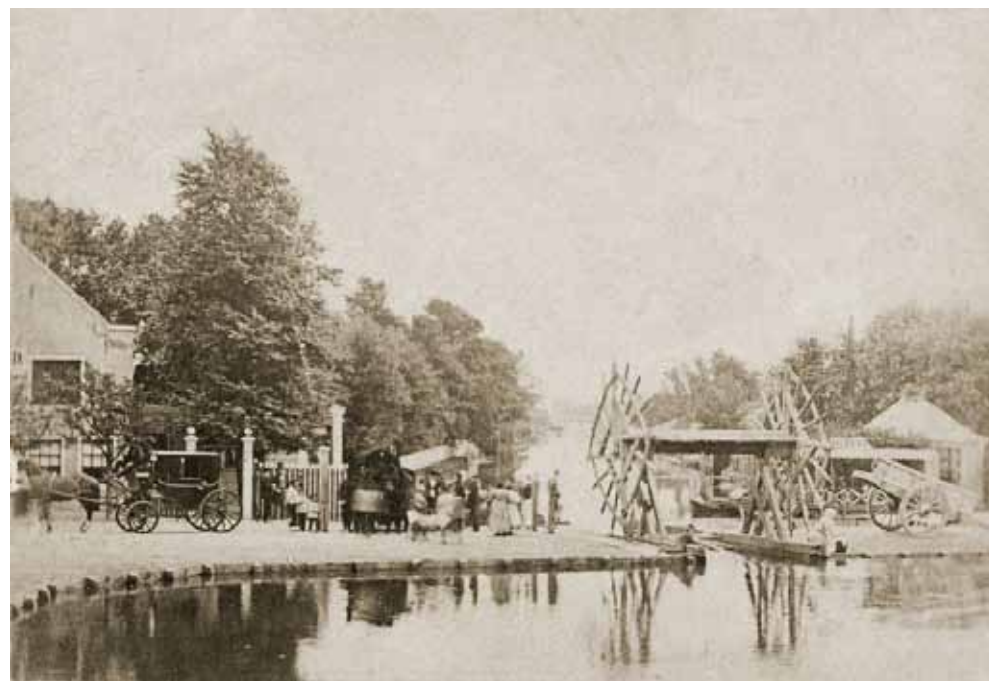
In een ander verband beschreef ik de geschiedenis en de bedoeling van de [Boerenwetering](#). Door de Vierde Uitleg van Amsterdam na 1658 liep de wetering ‘dood’ op de Singelgracht bij de Weteringpoort. Door het verschil in polder- en stadspeil eindigde de wetering in een sluiskolk, waaraan voor de vele tientallen pramen en groenteschuiten na enkele decennia een overhaal toegevoegd werd. Aan de Boerenwetering waren van oudsher allerlei soorten bedrijfjes gevestigd, tuinderijen (warmoezeniers), molens en schuitenwerfjes, maar ook had de stad Amsterdam er industriemolens naar laten verhuizen en voor een viertal houtzaagmolens en drie korenmolens zelfs een poldersloot tot Mennonietensloot vergraven, die op stadspeil kwam te liggen en direct op de Singelgracht uitkwam. Langs de wetering lagen vooral tegen de stad geveild aaneengeschaalde stukjes grond waarop door elkaar professionele tuinders hun gewassen kweekten en particuliere tuiniers. Deze ‘plezierthuynen’ waren niet zelden van Amsterdammers die er in het seizoen hun eigen groenten kweekten. Soms lieten rijke stedelingen dat door personeel doen, soms woonden de stedelingen er de hele zomer en ’s winters in de stad, soms werd de tuin als zondagsbesteding bijgehouden. Hiermee is dus tevens aangeduid dat een ‘pleziertuin’ niet een lap grasland was waarop plezier gemaakt werd, maar een hobbytuin. Die vermakelijkheidsgelegenheden, die ook wel pleziertuinen genoemd werden, waren er wel maar dan in de vorm van kolfbanen en herbergen, al of niet met een lommerrijke wandeling er bij.

Complicerende factor was de bereikbaarheid van de percelen aan de wetering. Van de Amsteldijk liepen maar een klein aantal paden door tot de wetering. Dat waren bijvoorbeeld het (Noordelijk) Zaag-



Boven: Detail uit een kaart door J. Mol uit 1700. De stippellijn geeft de stadsvrijheid aan. Dat is iets anders dan de gemeentegrens van 1851 (zie pag. 3).

molenpad, het Kuipers- en Rustenburgerpad. Van de Buitensingel liep in het noorden van de polder nog het Otterspad. Een noord-zuidverbinding ontbrak; langs de wetering liep aan beide zijden géén pad! Van de Veendijk af waren er in de noordelijke helft van de polder helemaal geen paden die tot de wetering doorliepen. Het Zaagmolenpad liep via de Hooge Brug over de wetering als Schagerlaan door naar het westen maar dan doodloopt (zie kaart pag. 7). Het vervoer naar tuin of bedrijf ging daarom meestal per boot en zo ook het vervoer van gasten naar de kolfbanen en herbergen. Het verschil in waterpeil tussen de stad en de polder was voor het polderbestuur een constante zorg. Elke vorm van lekwater moest vermeden worden, zeker in perioden met regen. Daarom werd al in een vroeg stadium naast de sluis aan het eind van de wetering een overhaal gemaakt waar de vele licht beladen en lege schuiten gebruik van



dienden te maken, zodat onnodige lek door het schutten vermeden werd. Om dat te stimuleren was het tarief voor de overhaal, alhoewel veel arbeidsintensiever, de helft van dat van de sluisbediening. Zoals gezegd was de bedrijvigheid langs de Boerenwetering hoofdzakelijk van agrarische aard en met name tuinbouw. Dat was seizoenswerk en de werkzaamheden waren slecht verdeeld over het jaar. In de winter werkte de vaste bezetting zolang het licht was, maar vooral in het voorjaar, in de kroppentijd, heersten er werkdagen van minimaal 12 uur en soms zolang het licht was. De marktvaarder ging voor dag en dauw met de gevulde groentevlet naar de groenmarkten

Boven: De overhaal en het Polderhuis rond 1900. Op de voorgrond het laatste restje van de Mennonietensloot, uitkomend op de Singelgracht.

Links: De Boerenwetering in 1787 met de Hooge Brug. Tekening Jacob Cats 1787.



in de stad en kwam pas 's avonds laat terug. Dat wil zeggen, als hij zoveel tijd kreeg en niet twee keer die dag met een lading ter markt moest. Dan begon de werkdag om twee uur 's nachts. De tuinders langs de wetering behoorden tot een geïsoleerde gemeenschap, die elkaar alleen zondags bij de kerk ontmoette, die niet zelden een katholieke kerk was. Opvallend is ook het grote aandeel van katholieke Duitsers langs de wetering. Die waren er al in de 17^e eeuw, maar daar kwamen in de 19^e eeuw nog die Duitse katholieken bij, die uitgeweken waren voor de anti-katholieke politiek van Bismarck. Dat dit substantieel was bewijst misschien de bijnaam 'Moffenwetering'.

*Boven: Activiteit van warmoezeniers langs de Boerenwetering. Tekening Jacob Cats -1791
Rechts: Ook in 1916 ging het nog niet veel anders, afgezien van de kinderarbieid misschien.*

Industrie was er ook langs de wetering, zij het spaarzaam. Op de kaart van Mol uit 1770 (zie pag.7) zijn ze aangegeven. Beginnend in het noorden lag aan het eind van het Otterspad de '**Lijmerij**', een lijmziederij die van allerlei dierlijke afvalproducten lijm kookte voor o.a. de bouw. Die lijm werd direct als samenvoegende substantie gebruikt of als bindmiddel voor verf of stucspecie. Deze soort van fabricage veroorzaakte behoorlijk wat stank, vandaar dat ze buiten de Singelgracht gesitueerd was. In juli 1819 werd de Lijmerij, toen De Arend genoemd, voor de laatste keer verkocht en daarna ontmanteld.

Ten zuiden daarvan stond een volmolen (in dienst van de textiel-industrie), die in de loop der eeuwen andere bestemmingen kreeg. De functie volmolen werd 't laatst in 1648 genoemd, de volgende melding in 1708 geldt een **slijpmolen** waar marmer gezaagd en ge-



slepen werd. Het was toen een wipstellingmolen, naar aangenomen wordt bij de functiewisseling in 1663 nieuw gebouwd en daarna bekend onder de naam De Stamper. In 1716 werd de molen door de weduwe van de laatste eigenaar verkocht en daarna verbouwd tot loodwitmolen. De loodwitfabricage was berucht door de meer dan ongezonde werkomstandigheden voor het personeel. Loodvergiftiging lag permanent op de loer, als door broei lood veranderde in loodwit, dat los gebikt, gemalen en gezeefd moest worden alvorens het verzendklaar was. Loodwit werd gebruikt als helderwit kleurend pigment in de verf- en aardewerkindustrie. Na diverse keren in andere handen overgegaan te zijn werd de – toen De Haan genoemde – molen in 1819 afgebroken en het jaar daarop aan de Korte Stammerdijk in Weesp opnieuw opgebouwd, waar hij als molen 't Haantje vandaag nog steeds staat.



Daarnaast, grenzend aan het Zaagmolenpad, was de scheepswerf die tot 1701 eigendom was van burgemeester Andries de Graeff. In dat jaar ging de werf over in handen van een kastelein van de aan de andere zijde van het pad gelegen herberg Stadlander. De werf verandert nog een aantal malen van eigenaar maar lijkt nog als werf gefunctioneerd te hebben. Bij een verkoop in 1775 bleek de werf opeens herberg en tapperij Weterings Rust te heten en wordt de bedoeling van de aankoop in 1701 duidelijk.

Zoals gezegd lag aan de andere kant van het Zaagmolenpad herberg Stadlander. Die bestond uit twee percelen, waarvan het grootste pas later bij de onderneming betrokken werd. Oud-Stadlander begon waarschijnlijk als schuilkerk in het begin van de 17^e eeuw, toen de katholieke eredienst verboden was. Nadat schuilkerken

Boven: De wetering, gezien richting zuiden, staande op dezelfde brug als de tekening links
Links: Slijpmolen De Stamper rond 1745. Rechts daarvan is de schuitenwerf van Andries de Graeff te zien en buiten beeld is Stadlander. Wel is op de wetering de tentschuit van Stadlander in beeld. De tekening is staande op de Hooge Brug gemaakt. .



oogluikend toegelaten werden was de noodzaak zo ver de stad uit te gaan verdwenen en veranderde Stadlander in een herberg. De naam kreeg het complex door Dirck Stadtlander uit Trevelgum in Duitsland. Deze voormalige kleermaker bleek in de tweede helft van de 17^e eeuw als herbergier op Stadlander opgetreden te zijn. De herberg bleef in de familie tot 1694, waarna hij ettelijke malen van eigenaar wisselde en de waarde met elke verkoping opliep. De naastgelegen tuin, de 'Gunst van Boven', werd in 1796 voor 't eerst Nieuw-Stadlander genoemd en daarna waren de activiteiten verdeeld over beide percelen. In 1812 werd Oud-Stadlander onder-

Boven: Nieuw-Stadlander rond 1750, met de wetering op de voorgrond en links de eigen tentschuit, de verbinding met de stadswal.

Rechts: De kolfbaan van Nieuwe-Stadlander in 1755. Beide tekeningen door A. Aartman.

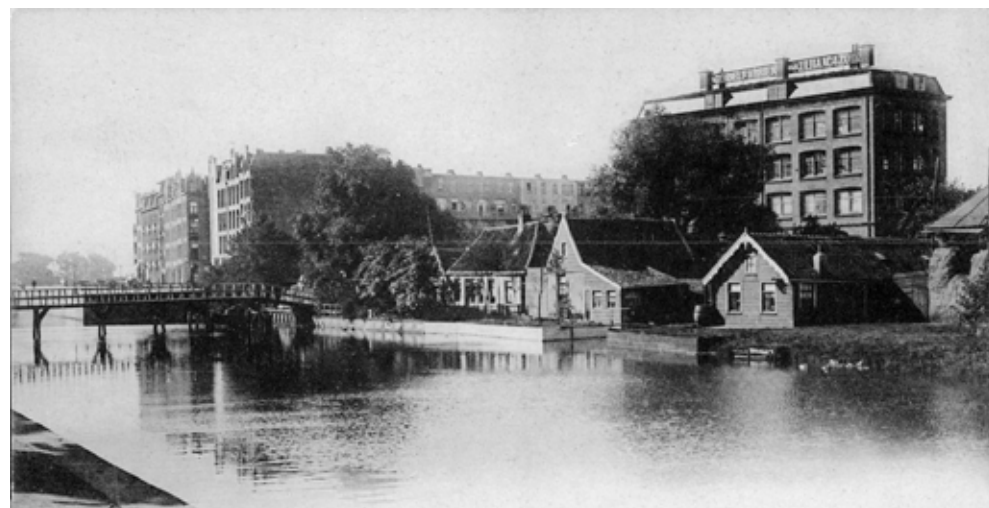
hands verkocht en in 1825 bleken de gebouwen daarop verdwenen. Nieuw-Stadlander heeft tot 1859 als pleziertuin dienst gedaan en werd in 1866 ter amovatie verkocht en in 1868 afgebroken. Op de plek van Oud-Stadlander stond tot 2005 de diamantslijperij van Kampfraath op de hoek van de Albert Cuijpsstraat en op de plek van Nieuw-Stadlander kwam woningbouw op de Ruysdaelkade. Kampfraath werd Moppes en binnenkort wordt het gebouw verbouwd tot hotel Sir Albert.

Iets zuidelijker was nog een molen, een rosmolen, die buskruit fabriceerde: de **kruitmolen van Sautijn**. Ook dat was een proces dat je liever niet in de stad herbergde, hoe noodzakelijk de fabricage van buskruit voor Amsterdam ook was. Buskruit wordt gemaakt van salpeter, zwavel en houtskool, die vermalen en in de juiste samenstelling gemengd moeten worden. De rosmolen, met vier maal-



werken, aangedreven door 18 paarden, was van 1643 tot 1691 in bezit van de familie Sautijn. Hoe waardevol zo'n fabriek was blijkt uit de koopsom die opgebracht werd bij de verkoop: f 48.000,-. De molen wisselde snel achter elkaar van eigenaar en werd in 1702 totaal vernietigd door een explosie. In 1728 komen we op deze plek de playsiertuin van Jacob Guillot tegen, die ook de eigenaar was van 'de Gunst van Boven' en 'Nieuw Stadlander'.

Meer kleinschalige industrie langs de wetering bestond uit een aantal schuitenwerven en kuiperij Janus waar voorheen biertuin Hoogerlust was (zie foto pag. 13). Daarvoor kunnen we eindelijk eens op de westoever van de wetering terecht. Hoogerlust was direct ten zuiden van de Hooge Brug, tegenover Stadlander. Ver-



der zuidelijk begon IJsbrand Akerboom in 1746 een scheepswerf aan de wetering, die tot 1867 in de familie bleef. In 1851 trouwde Arien Gouwrok met een dochter van Akerboom en die nam bij het overlijden van zijn schoonvader de werf over. In 1903 kocht de gemeente Amsterdam Gouwrok uit en verhuisde de werf eerst naar de Sloterpolder en toen ze daar in 1955 ook voor stadsuitbreiding moest wijken naar Aalsmeer.

Aan de Schagerlaan (op dat moment al Ruysdaelstraat geheten, omdat de bewoners van de Schagerlaan problemen kregen met hun post door een weg met dezelfde naam in de Watergraafsmeer) bij de Hooge Brug bouwde in 1891 J. H. Haag & Zn. een meubelfabriek, nog net op grondgebied en met vergunning van Nieuwer-Amstel. Vandaag staat daar de nieuwbouw van het Montessori lyceum, dat we op pag. 36 nog eens tegenkomen.

Boven: De kuiperij Janus op het terrein van biertuin Hoogerlust bij de Schagerlaan links van de Hooge Brug en rechts daarvan de meubelfabriek van J. H. Haag & Zn.

Links: De scheepswerf 'Buiten Verwachting' van Arien Gouwrok, voorheen Akerboom.



Boven: Tuinderijen langs de Boerenwetering

Onder: Nog eens kuiperij van Janus op de voormalige biertuin Hoogerlust



Boven: Scheepswerfje langs de Boerenwetering. Foto van Jacob Olie in 1891.

Onder: Bedrijvigheid in de buurt van het Rustenburgerpad





Waskaarsenfabriek

De wasblekerij 'de Honingbije' begon eveneens kleinschalig maar bleef dat niet. Door diverse aankopen langs de wetering in de 17^e eeuw vergaarde Paulus Emtinck en zijn zoon Eduard een aanzienlijk grondstuk, waarop zij een wasblekerij dreven. Een wasblekerij bewerkte (bleekte) bijenwas voordat daarvan bijenwaskaarsen gemaakt konden worden. Bijenwas was niet alleen een kostbaar product maar ook het procédé was kostbaar, zodat de eenvoudige man zich dat niet kon permitteren. Die gebruikte smeerkaarsen of snotneuzen met dierlijke olie en dat walmde altijd. Bijenwaskaarsen

Boven: Het prille begin van 'De Bijenkorf'. Na het nemen van deze foto werd de fabriek in sneltreinvaart uitgebreid, aangewakkerd door het succes van de stearinekaarsen.

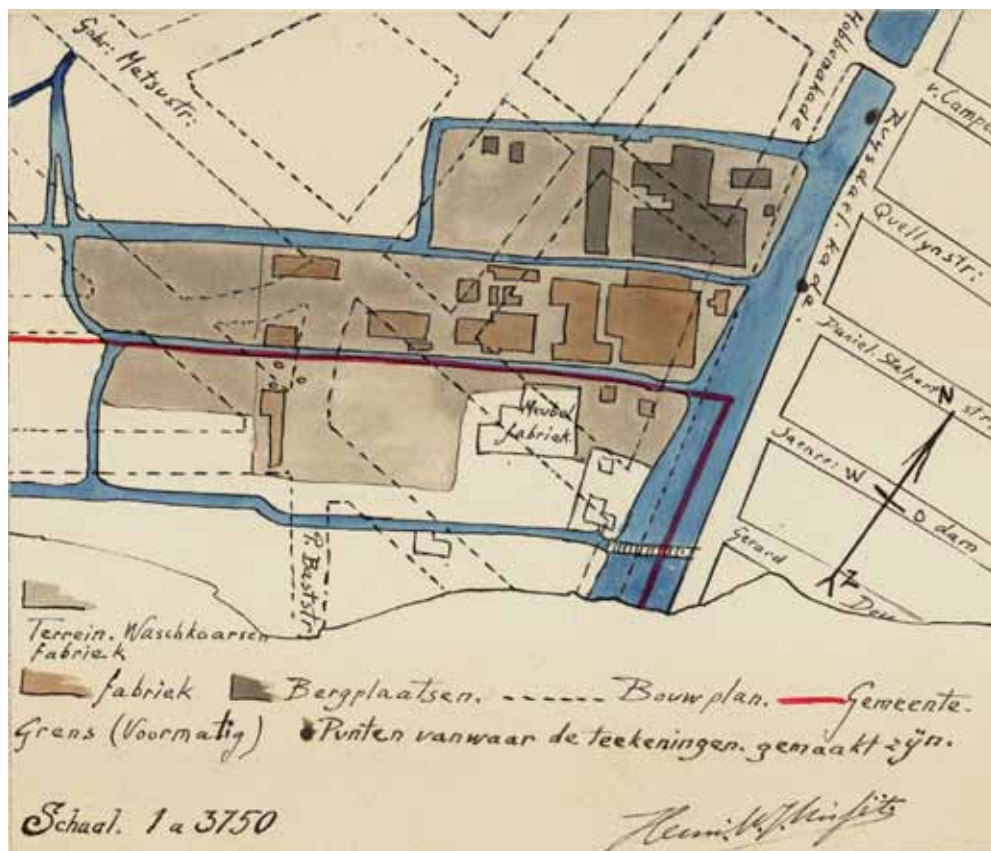
Rechts: De waskaarsenfabriek, niet lang voor de sloop in 1906.

sen werden gebruikt door rijke burgers en bijvoorbeeld kerken. Er waren diverse wasblekerijen in en rond Amsterdam. Aan de Boerenwetering was er een, **de Honingbije**, die in 1621 gesticht zou zijn. In 1731 ging de fabriek over naar een nieuwe eigenaar die het grondstuk nog verder uitbreidde, maar in 1753 de productie van kaarsen stopzette en zich beperkte tot het halffabrikaat. In 1774 kocht Lambertus J. van Laar 3 morgen en 445 roeden grond met opstallen en blies de wasblekerij nieuw leven in. In 1833 werd het geheel weer verkocht aan Philip J. Faure. Faure redde het echter niet en in 1839 werden Nathan Diaz Brandon en zijn broer Moses eigenaar van wat zij '**De Bijenkorf**' gingen noemen. Het is wat onduidelijk wie de eer toekomt van de introductie van de stearine-



kaars in Nederland, Faure of Brandon, maar feit is dat De Bijenkorf jarenlang de enige stearineproducent in Nederland bleef.

Het grondstuk omvatte percelen aan de wetering en landerijen daar achter ter grootte van bijna 3 hectare, gedeeltelijk gelegen in Nieuwer-Amstel. In 1857 werd de firma omgezet in een naamloze vennootschap, waarbij het voorvoegsel 'Koninklijke', dat een vorige eigenaar bemachtigd had, toegevoegd werd: **Koninklijke Fabriek van Waskaarsen**. De uitstoot van de fabriek was verre van koninklijk. Eind 1872 breidde de NV het grondbezit nog verder uit door de aan-



koop van weiland in Nieuwer-Amstel. In 1883 werd de NV (in liquidatie) opgekocht door het Duitse bankiershuis Oppenheim en omgezet in een CV. Ook de directie en het kader kwamen vanaf nu uit Duitsland, waaronder directeur Dr. H. Kern. Het geïnvesteerde kapitaal beliep nu f 1,2 miljoen en toen de gemeente Amsterdam informeerde tegen welke condities de fabriek zou willen verhuizen naar verder buiten de stad werd een bedrag van f 1 miljoen genoemd. Niet alleen schrok men terug voor zo'n hoog bedrag, tot dan had de stad net f 2 miljoen uitgegeven voor alle bemachtigde grondstukken, ook de werkgelegenheid die gemist zou worden was pijnlijk.

Boven: Het eigen pontveer van de Waskaarsenfabriek. Rechts de voltooide Ruysdaelkade.

Links: Herman Misset maakte er een gewoonte van een plattegrond te maken met daarop de standpunten van waar hij tekeningen maakte. Hier die van de tekeningen op de omslag en op pag. 6. Boven de rode lijn de percelen van de waskaarsenfabriek.



Stearine is een mengsel van de verzadigde vetzuren stearinezuur en palmitinezuur. Stearine werd oorspronkelijk uitsluitend uit rundvet gemaakt, maar later werden ook andere dierlijke en plantaardige vetten gebruikt. Stearine is een oleochemisch product dat ontstaat door het uitpersen van verzepte dierlijke vetten, die opgelost werden en met een zuur in contact gebracht. Hierbij slaan vetzuren neer, die samen de stearine vormen. De precieze samenstelling van stearine verschilde, omdat deze afhankelijk was van de samenstelling van de gebruikte vetten. Wat bij de productie niet verschilde waren de vrijkomende en stinkende dampen, die zonder veel soesa door de schoorstenen afgevoerd werden. Het procédé werd in 1823 ontdekt door de Franse scheikundige Chevreul. Hij slaagde er in om de harde stof stearine te scheiden van het vloeibare oleïne. Zijn ontdek-

Boven: Stokers die het 120 PK stoomvermogen aan de praat hielden.

Rechts: Nog een beeld van de grootschaligheid van het productieproces..

king maakte het mogelijk om stearine te gebruiken voor de productie van kaarsen. Stearine had veel gunstiger brandeigenschappen dan het vet dat tot dan toe gebruikt werd voor de kaarsenbereiding. De stearinekaars brandde met een heldere vlam, zonder walm; hij droop niet en werd niet slap als hij warm werd. Dit had tot gevolg dat de stearinekaars op den duur de oudere smeerkaars geheel verving. Stearine was ook geschikt om machinaal in vormen gegoten te worden. Dit leidde tot mechanisatie en een grootschalige kaarsenindustrie.

Een volgende verbetering aan de kaars volgde twee jaar later, in 1825. De Franse ingenieur J. de Cambacérès verving de oude getwijnde pit door een gevlochten katoenen pit, die gedrenkt werd in boorzuur. Dat was het einde van het kaarsensnuiten. Door de manier van vlechten van de katoengarens, kromde de pit bij het branden en bleef daardoor automatisch op lengte. De zelf-snuitende kaars was een feit.



De stank van deze fabriek was bij zuidenwind zelfs in de Kalverstraat te ruiken, maar bij de gangbaarder westelijke winden hadden vooral de bewoners van de Pijp te lijden van deze adembenemende industriële vestiging. De opluchting was daar dus groot toen de schoorstenen ervan in 1906 definitief naar beneden vielen. Behalve de stinkende dampen die bij het productieproces vrijkwamen waren er nog meer bronnen van overlast door de fabriek. Het in de wetering geloosde zwavelzure afvalwater zorgde voor stank en voor nog meer klachten van de omwonenden.



Arbeidsomstandigheden

Was de waskaarsenfabriek al niet populair vanwege aantasting van het milieu, na de *Parlementaire Enquête van 1887* werd de afkeer van die fabriek nog groter toen de heersende arbeidsomstandigheden in de openbaarheid kwamen. Die waren erbarmelijk. Door kinderen van twaalf tot zestien jaar werd er soms wekenlang gewerkt van zes uur 's ochtends tot twaalf uur 's nachts. In 1874, toen het bedrijfsresultaat zo prachtig was, werkten er dertig meisjes jonger dan 14 jaar. Door het 'Kinderwetje' van Van Houten was arbeid beneden de twaalf inmiddels verboden. Maar directeur Lodewijk Hartogh gaf de enquêtecommissie toe: "Wij hebben liever niet van

Boven: De waskaarsenfabriek in zijn nieuwe omgeving. Het Polderhuis en de Boerenwetering met rechts nog net de Normalschool, dan Velox/Zuiderbad, de brandweerkazerne en dan de waskaarsenfabriek. Circus Arena is in 1903 net weer afgebroken.

Links: Personeel in de weer op het fabrieksterrein van de waskaarsenfabriek.



dat jonge volkje, maar in de kokerpakkerij moet men jong beginnen. In die afdeling heeft men bij voorkeur meisjes van 12 tot 14 jaren, omdat ze anders het vlug leren werken niet goed kunnen aanleren.” Die kinderen moesten dan minstens dertien uur per dag etiketten plakken op de omhulsels van de kaarsen. Ook het eigen pontveer was een wapen om het personeel langer te laten werken. Het veer werd ‘s avonds stil

Boven: Deze overbekende tekening van de ‘waspitten’ mag niet ontbreken.

Rechts: De kersverse vakverenigingen begonnen zich met de waskaarsenfabriek te bemoeien, naar aanleiding van het ontslag van enkele recalcitrante arbeiders.

gelegd zodat het personeel niet van het fabrieksterrein af kon en dan maar doorwerkte.

Die lange dagen bracht het personeel ook nog eens door in ongezonde dampen. Voormalig bedrijfsleider Daniël Sanches, die in 1883 was vertrokken en inmiddels een voor-
aanstaande technische functie bij de Stadsreiniging vervulde, legde uit welke chemische processen er bij de fabricage plaatsvonden, waardoor zwa-
velzurige dampen ontstonden die tot benauwdheid en zelfs bloedspuwingen konden leiden. De technologie om dat te voorkomen, was voorhanden en dan zou ook de stankverspreiding beperkt kunnen worden. De eigenaars wilden van investeringen daartoe echter niets weten.

Op 21 februari 1906 keurde de Amsterdamse Gemeenteraad de aankoop goed van terreinen en gebouwen van de Koninklijke Fabriek van Waskaarsen van de eigenaar Sal. Oppenheim Jr. & Co te Frankfurt voor de somma van f 900.000,-. Als de Raad nog een paar jaar gewacht had was de aankoop voor een

OUDE LOONSTANDAARD VAN DE WASKAARSENFABRIEK te AMSTERDAM.

MANNELIJK PERSONEEL:

Stokers	12 ct per uur.
Perskamer	11 . . .
Voorlieden	12 . . .
Handlangers	10 . . .
Wassers	12 en 13 . . .
Handlangers	11 . . .
Jongens van 20 jaar	7 . . .
Voorman en 25 jaar	8 . . .
Koek-makers	7 . . .
Handlangers	6 . . .

VROUWELIJK PERSONEEL:

f4 & f5 per week.	
De handlangers	5 en 6 . . .
Pitten zolder oudste meld	6 . . .
en 50 ct toelage per week en de andere	3 & 4 . . .

NIEUWE EISCEN zijn vastgesteld als volgt:

bij een werkdag van 6 tot 6.

Stoker f12,50 en 16 ct per uur overwerk,
met behoud van stoomgeld.

MANNELIJK PERSONEEL:

Voorlieden f12. Handlangers f11 met 15 ct p. uur overwerk.

Jongens f6,50 tot f8 met 10 ct per uur overwerk.

VROUWELIJK PERSONEEL:

Voor 3 ct per machine tot 4 ct per machine met overwerk.
bij zwaar werk 12 ct per uur.

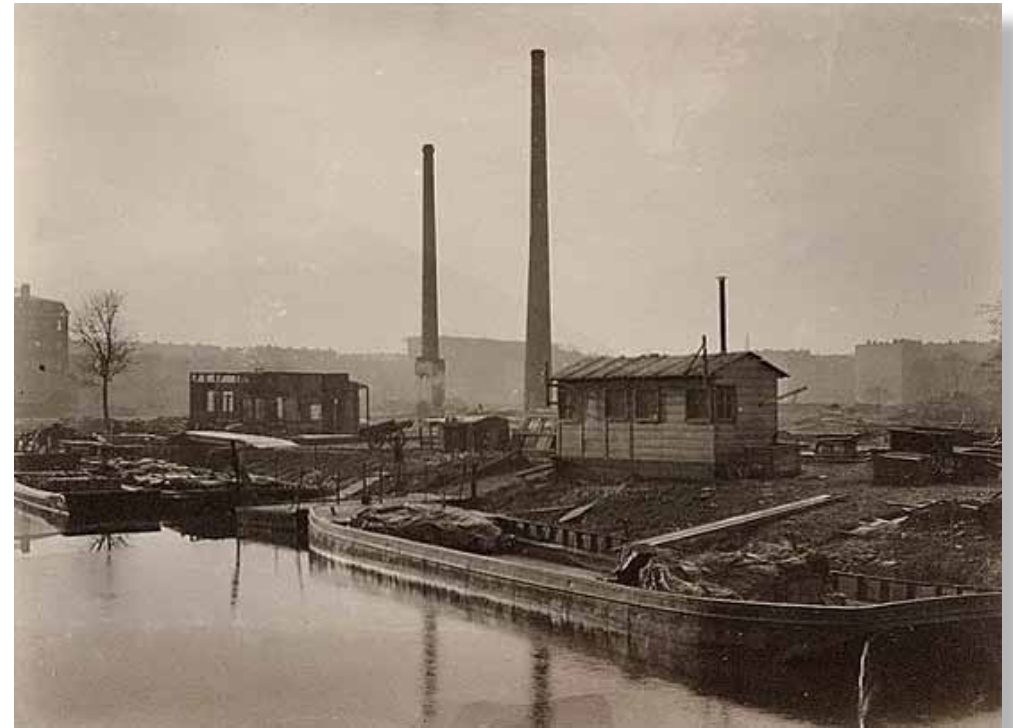
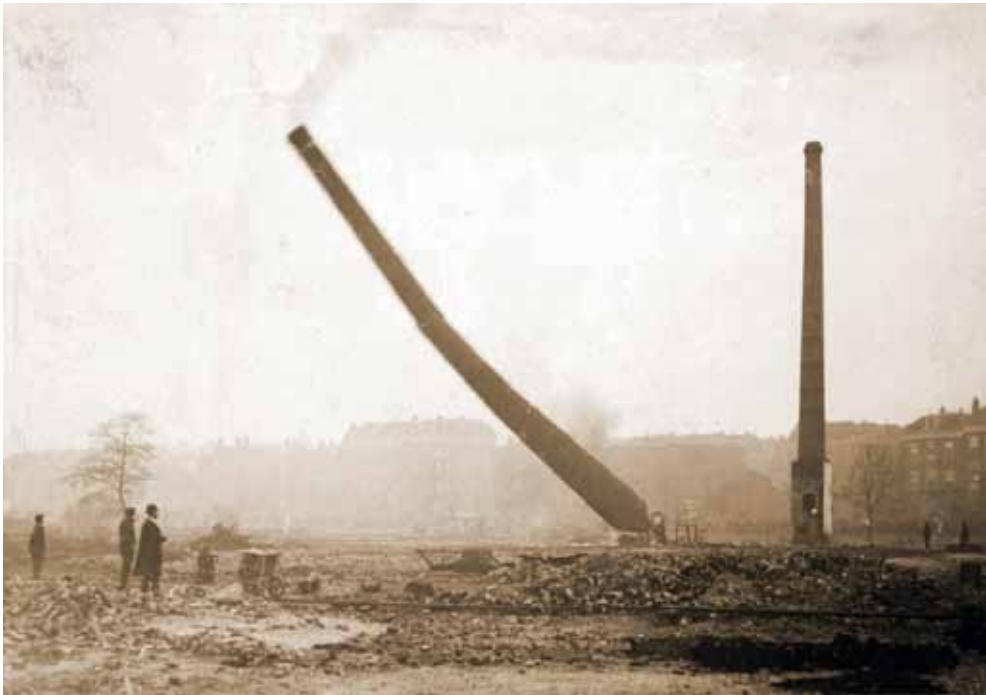
Dreeden melden	10 ct per uur.
De handlangers	8 . . .
Pitten zolder (oudste)	10 . . .
daarvoor	6 . . .

370. Loonlijst van het personeel van de waskaarsenfabriek, 1894.
Met het aantrekken van de conjunctuur kwam er weer een loonbe-
weging op gang, ondermeer in de waskaarsenfabriek. Op deze golf
zou een nieuwe arbeidersbeweging in Nederland optekenen, krachtiger
en groter dan de ‘oude’ beweging van Domela Nieuwenhuis.

fractie van het bedrag gepasseerd, want de dagen van de kaars als verlichting waren geteld, maar die tijd nam men eenvoudig niet meer.

Men had bijna vier hectaren land gekocht die broodnodig waren voor de vervolmaking van het Museumkwartier. Met de afbraak van de gebouwen werd onmiddellijk begonnen en daarna werd het terrein opgehoogd.

De productie van kaarsen verdween naar Gouda, samen met de werkgelegenheid. Die was niet gering geweest. In 1852 werkten er ongeveer 100 mannen, vrouwen en kinderen, in 1856 al 150, in 1875 400 en tijdens de parlementaire enquête werd het personeelsbestand op 500 geschat. De waskaarsenfabriek verhuisde niet maar werd opgeheven.

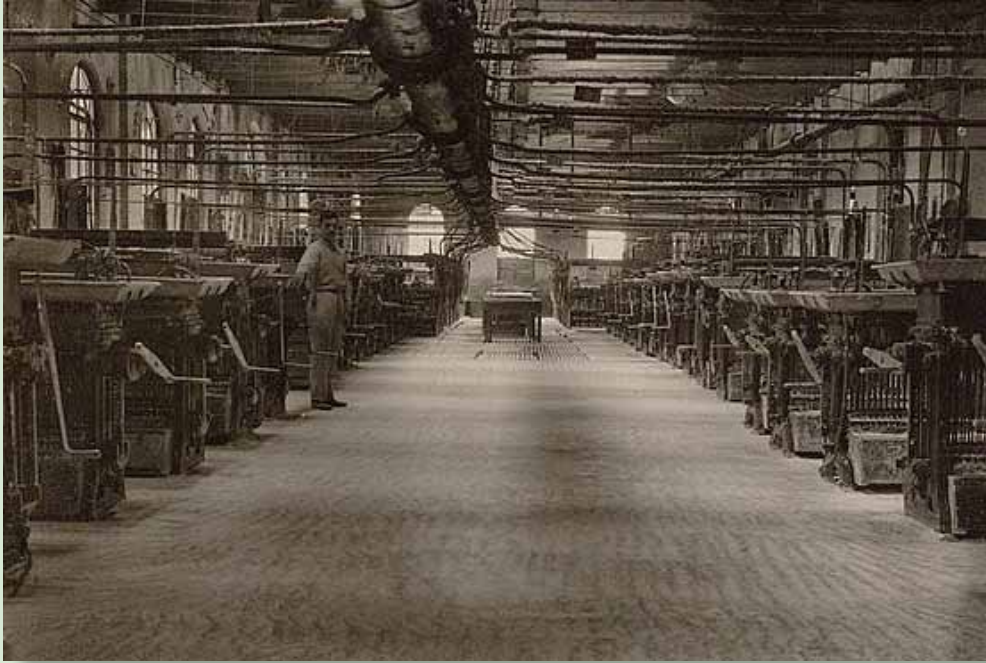


Bekijk deze [YouTube film](http://youtu.be/znL0Odr7gpM) over het fabricageproces, De film is opgenomen bij de grootste concurrent van de Amsterdamse waskaarsenfabriek, namelijk bij die in Gouda, maar het proces zal in hoge mate hetzelfde geweest zijn.

<http://youtu.be/znL0Odr7gpM>

Boven: De afbraak van de fabriek werd krachtadig ter hand genomen. Na enkele maanden waren de gebouwen verdwenen..

Links: De gehate schoorstenen van de waskaarsenfabriek gaan tegen de vlakte..



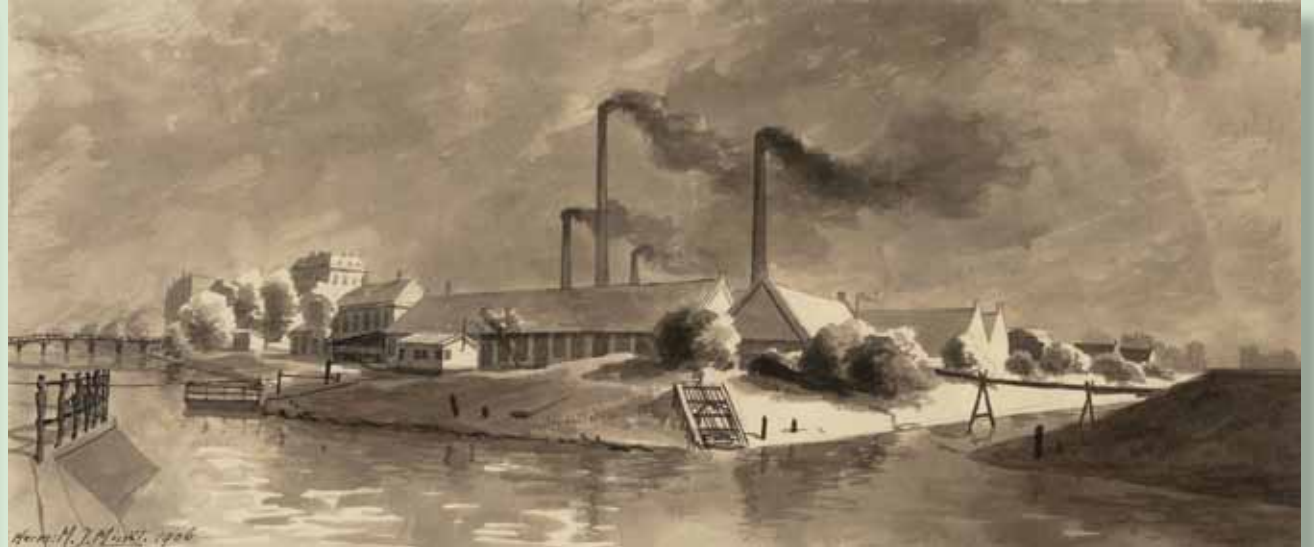
Boven: De giethal van de waskaarsenfabriek.

Onder: Nog eens het eigen pontveer dat het personeel over de wetering zette.



Boven: De pershal van de waskaarsenfabriek.

Onder: Nog een tekening van Herman Misset van hetzelfde punt als de omslagtekening.



Gewijzigde plannen

De gemeenteraad van Amsterdam had zijn zinnen gezet op een weidser plan voor het Museumkwartier dan de gemeentegrenzen in 1892 toelieten. In afwachting van de definitieve uitwerking van de bouwplannen zat B&W niet stil. De ruimte werd nuttig gemaakt door het verlenen van vergunningen voor evenementen en voorzieningen van tijdelijke aard, die door de opbrengsten van huur en vermakelijkheidsbelasting tenminste nog wat opbrachten.

In 1881 werd goedkeuring verleend voor het organiseren van een Internationale Koloniale- en Uitvoerhandelentoonstelling, die in 1883 gehouden zou worden. De inschrijving nam onverwachte vormen aan en in 1882 besloot de Gemeente Amsterdam zelf deel te nemen en een groter terrein ter beschikking te stellen, wat inhield



dat niet 37.000 maar 47.000 m² in gebruik gegeven werd. Het werd een gigantisch succes en dat was aanleiding meer van dergelijke tentoonstellingen te organiseren. In 1884 volgde de Internationale Landbouwtentoonstelling.

In de tussenliggende tijd kregen diverse sportverenigingen vergunning het terrein voor evenementen en tijdelijke installaties te gebruiken. In 1885 besloot de Raad vergunningen af te geven voor een ijsbaan, harddraverijen, wielervedstrijden, turnmanifestaties en sportwedstrijden van diverse aard. Daartoe werd de Amsterdamsche Sportclub opgericht, die de coördinatie op zich nam.

De Paulus Potter- en Hobbemakade waren voor deze evenementen een 'sta-in-de-weg'. Regelmatig moesten overwelvingen gemaakt

Boven: Het Oud-Hollandse marktplein was een enorm succes, dat op een volgende tentoonstelling nog eens dunnetjes overgedaan werd.

Links: De Wereldtentoonstelling van 1883 was in werkelijkheid de Internationale Koloniale- en Uitvoerhandelententoonstelling



worden, zodat een paviljoen erover heen gebouwd kon worden. Als de gracht op inventieve wijze ingepast kon worden in het tentoonstellingsterrein, zoals op de foto op pag. 22, ontstond een heel acceptabel gebruik, maar net zo vaak was de gracht een last. De harddraverij bijvoorbeeld had een grotere baan nodig en voor elke gelegenheid werd de gracht met een houten vlonder dichtgemaakt. Publieke Werken, die oorspronkelijk van mening was dat de doorstroming van Singelgracht naar Boerenwetering van essentieel belang was, vatte in 1991 het plan op de grachten weer te dempen. Er was nog een goede reden om de Paulus Potterkade weer te dempen. Het was een vergissing gebleken dat de gracht aan de schoonheid van de buurt zou bijdragen. Over het water keek men uit op de achterkanten van de huizen in de P. C. Hoofdstraat met hun romme-

Boven: Tegen de winter werd een deel van de museumterreinen onder water gezet om een ijsbaan te krijgen. Dit beeld zou het langst blijven hangen en voor generaties bleef het museumterreinen 'het IJclubterrein'.

Rechts: Concours Hippique in 1909. Een traditie die na enkele jaren Ascot-dimensies kreeg

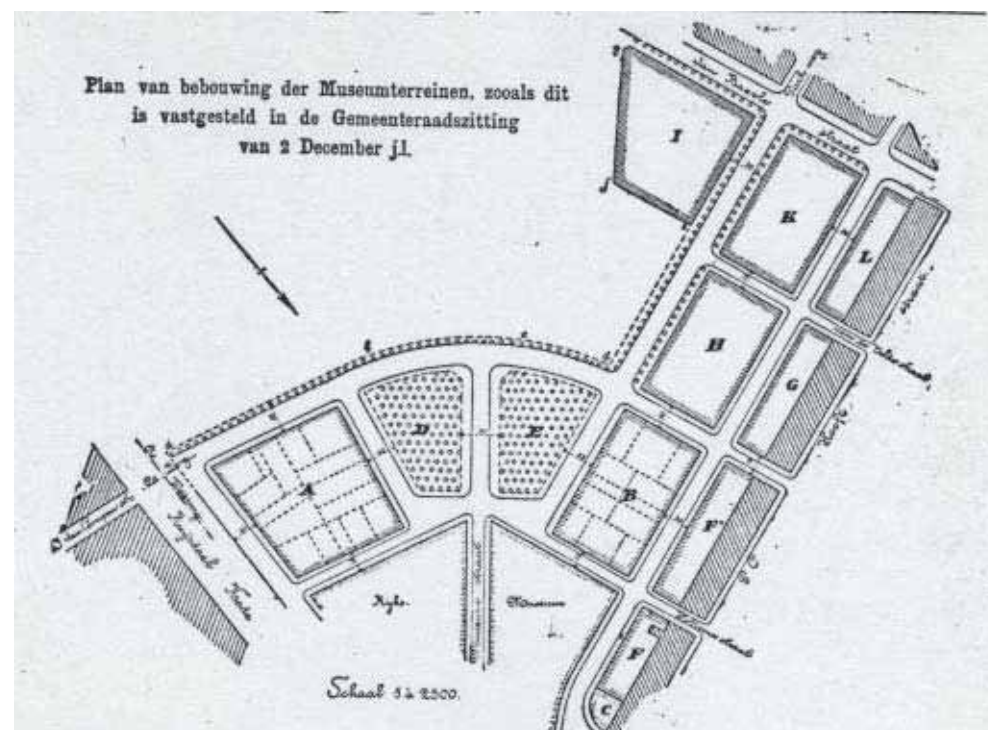
lige tuintjes en dito schuttingen. Het plan tot dempen werd in 1992 goedgekeurd door de Raad en in 1993 was de gracht dicht. Over de Paulus Potterkade werd de Jan Luijkenstraat doorgetrokken naar de Stadhouderskade, waarbij Cuypers Publieke Werken wist te bewegen een driehoekig pleintje vrij te laten, zodat de symmetrie met de ruimte rond het Polderhuis in stand bleef. De statige brug in de Stadhouderskade verdween weer. Over de gedempte Hobbemakade werd de Honthorststraat doorgetrokken tot de Boerenwetering, waarvan de westelijke kade in 1898 omgedoopt werd tot Hobbemakade en alleen aan de oostzijde Ruysdaelkade bleef. In 1887 volgde een tentoonstelling voor Tuinbouwvoortbrengselen





en later dat jaar een voor Voedingsmiddelen, waar het succesvolle 'Oud-Hollandse marktplaats' werd opgebouwd (zie foto pag. 22). Zo kwam men aan bij het jaar 1891 toen de bebouwingsplannen weer eens in de Raad behandeld werden. Het gebruik van de terreinen door sportverenigingen en tentoonstellingen was zo succesvol gebleken dat de Raad nu hoe dan ook een grotere ruimte wilde openlaten om dit in de toekomst te kunnen blijven bieden.

Een andere dringende zaak maakte het nodig de plannen gedeeltelijk vast te leggen om te kunnen beginnen met de bouw van een Stedelijk Museum. Dat was namelijk afhankelijk van een legaat van de weduwe Lopez Suasso, mevrouw Sophia Adriana de Bruyn. De nalatenschap van mevrouw Suasso en een belangrijke bijdrage van



de familie Van Eeghen maakte het mogelijk dat de stad een nieuw museum kon bouwen: het Stedelijk Museum. Het museum zou onderdeel gaan geven aan de Suasso-verzameling en de verzameling moderne kunst van de stad. Er was wel enige haast geboden, omdat er een vervaldatum voor het legaat gesteld werd. Het museum dat in de volksmond het 'Suasso-museum' ging heten, werd op 14 september 1895 opengesteld.

Boven: Door de tijddruk besloot Publieke Werken in 1892 eerst de westelijke helft van het plan uit te voeren. Dat hield in: dempen van de Paulus Potter- en Hobbemakade, het doortrekken van de Jan Luijkenstraat en bebouwen daarvan en de Paulus Potterstraat en de bouw van het Stedelijk Museum.

Links: Het door de Sophia-stichting en de familie Van Eeghen betaalde Stedelijk Museum aan de Paulus Potterstraat, niet lang voor de oplevering in 1895.



Op 27 november 1894 kwamen 56 bouwpercelen in de Jan Luijkenstraat in de verkoop. Dit was een test voor het gemeentebestuur, want nu zou blijken of hun idee van een luxekwartier – met de daarbij horende hoge grondprijzen – zou aanslaan. Het werd een fiasco, er werd geen enkel grondstuk verkocht. Het jaar daarop kwamen de percelen opnieuw in de verkoop tegen een gemiddelde prijs van f 40,- p/m² en nu werden 11 terreinen verkocht.

Ook in 1895 werd weer een grote tentoonstelling op de museumterreinen georganiseerd: de Internationale Tentoonstelling voor het Hotelwezen. De opening daarvan moest op 1 mei plaatsvinden en

Boven: Jan Luijkenstraat 22-24, hoek Hobbemastraat. De straatbreedte van 30m werd verder in de Hobbemastraat teruggebracht tot 22m, vandaar de sprong in de rooilijn.

Rechts: Internationale Tentoonstelling Hotelwezen in 1895 met mailboot en Oud-Holland.

de ‘Skating Club’ en de Amsterdamsche IJclub, die de ijsbaan in gebruik hadden moest onmiddellijk na de vorst het terrein ruimen. De vorst hield echter langer aan dan gedacht en op 14 februari werd de ijsbaan geruimd. In de vroege morgen verschenen geniesoldaten die de ijsvloer moesten opblazen. Dat ging niet zo eenvoudig, omdat er onder het ijs geen water stond maar tot de grond bevroren was. Deze moeizame klus trok de aandacht en bleef nog een tijdje gesprek van de dag en werd ook goed gedocumenteerd (zie foto pag. 24). De tentoonstelling kon op de geplande datum van start en was weer indrukwekkend. Midden op het terrein lag een complete mailboot en opnieuw was het Oud-Hollandse plein weer opgebouwd (zie foto hieronder).



De annexatie van 1896 gaf Amsterdam de kans de plannen van Cuypers te verwezenlijken. Het plan daarvoor dateert van 1902, maar in de tussentijd ging het in het nieuw verworven gebied mis. Daar waren bouwvergunningen verleend, die helemaal niet strookten met de ontworpen straten van het uitbreidingsplan. De straten volgde de verkaveling van de polder, net als de gemeente aan de overzijde van de Boerenwetering in De Pijp eerder gedoogde. De kavels aan beide zijden van de wetering lagen ook nog eens niet precies tegenover elkaar, wat het leggen van bruggen tussen beide buurten ging verstoren. Dat was de basis van Duivelseiland, met een afwijkend stratenpatroon en beduidend eenvoudiger woningbouw. De sinistere naam van het buurtje was meer ingegeven door de miserabele woonomstandigheden dan door de kwaliteit van de



woningen. Door gebrek aan openbaar vervoer en verharde wegen was het jarenlang letterlijk ploeteren.

De slechte relatie met Nieuwer-Amstel verhinderde elke dialoog en poging de nieuwbouwwijken in de buurgemeenten reeds vóór de annexatie aan te passen aan de plannen van Amsterdam, zoals met Sloten bijvoorbeeld wel lukte. Nieuwer-Amstel deed er zelfs alles aan die plannen te dwarsbomen. Demonstratief werden uit-

Boven: Toen de Alexander Boersstraat werd gerooid stond de bebouwing aan de Houbrakenstraat (later Van Baerlestraat) er al. De ruimte die Nieuwer-Amstel overliet maakte het onmogelijk aan die straat ook huizen te bouwen. Deze foto is gemaakt vanuit een huis aan het stille deel van de P. C. Hooftstraat, over Willemsparkweg heen naar de zijgevel van het Concertgebouw. Links de achterzijde van de Van Baerlestraat.

Links: Duivelseiland, hier de Balthasar Floriszstraat, was niet wat Amsterdam in gedachten had voor dit stadsdeel.



gerekend tegen de gemeentegrens met Amsterdam straten gelegd en gebouwen gebouwd die aanstonds in de weg zouden liggen en staan. Zelfs het Willemspark, toch bedoeld als luxekwartier, werd onvoldoende opgehoogd en moest samen met het Vondelpark, als ware het een polder, bemalen worden. Frappant daarbij is dat alle bouwactiviteiten bijna uitsluitend voor Amsterdammers verricht werden. Soms waren die op de vlucht voor de hogere stedelijke belastingen en dan vormden zij een front met het gemeentebestuur van Nieuwer-Amstel tegen de annexatie. Soms betrof het Amsterdammers die een voorschot op de annexatie namen en zich daar vestigden waar betaalbare woningen ter beschikking kwamen.

Het Concertgebouw kwam in 1888 gereed op grondgebied van Nieuwer-Amstel en voor het gebouw langs legde die gemeente een weg aan die het nieuwe gemeentehuis aan de Amsteldijk met het

Willemspark zou gaan verbinden: de Verbindingsweg. Die weg werd, met inachtneming van de voorschriften, zo dicht als mogelijk tegen de gemeentegrens aan gelegd. Daar dankt de Alexander Boersstraat zijn ligging en grillige verloop aan. De bebouwing aan de Houbrakenstraat kwam zo dicht op de A. Boersstraat te staan dat er tot vandaag op sommige delen geen huizen meer tussen pasten en we tegen de achterkanten van de Van Baerlestraat aankijken (zie foto pag. 27). De Willemsparkweg sloot aan op die Verbindingsweg, maar paste wonderwel in de Amsterdamse plannen en ging

Boven: De wat gekunstelde aansluiting van de Albert Cuypstraat op de Gabriel Metsstraat is een gevolg van het niet coördineren van de stratenaanleg van Amsterdam en Nieuwer-Amstel. De brug moest volgens Amsterdam verder zuidelijker komen op de hoogte van de 1e Jan Steenstraat, maar alleen de Ruysdaelstraat bood voldoende ruimte om als verkeersweg te dienen. Het laatste deel van de Albert Cuypstraat was gelukkig nog niet af en kon aangepast worden aan de verkeersstroom.



Op deze kaart van Publieke Werken uit 1900 is te zien hoe weinig bebouwing er onder de rook van de Koninklijke Fabrik van Waskaarsen verrees.

Aan de noord-westelijke kant van de museumterreinen begon schoorvoetend de woningbouw op gang te komen. De P.C.Hooftstraat was rond 1900 helemaal bebouwd en in de Jan Luijkenstraat was de verkoop van grondstukken na 1895 op gang gekomen. Van harte ging het allemaal niet en zeker niet tegen de grondprijzen die de Gemeente in gedachten had. In de Paulus Potterstraat wilde het met villa's nog niet vlotten; daarvoor was behalve de Waskaarsenfabriek ook nog eens de rommel van de vele tentoonstellingen te dichtbij.

In arren moede was de stad begonnen de onverkoopbare plekken te vullen met overheidsinstanties (Rijks-postspaarbank, Van Baerlestraat), stichtingen en andere non-profitorganisaties en tijdelijke voorzieningen. Daaronder kunnen de vele sportaccommodaties geschaard worden. De gebouwtjes waren steeds van hout en de wielerved was uitneembaar. De schaatsbaan werd tegen de vorst pas onder water gezet.

Aan de Boerenwetering zien we van boven naar beneden de Rijksnormaalschool voor tekenonderwijzers op het terrein van het Rijksmuseum, de hal van Maatschappij Velox, de brandweerkazerne en het circusgebouw van Maatschappij Arena. Geen villa of wat voor woonhuis dan ook te zien. Daarvoor moest het eerst 1906 worden.

aansluiten op de Paulus Potterstraat.

In afwachting van het verdwijnen van de waskaarsenfabriek viel er geen grondstuk in de naaste omgeving te verkopen. De Gemeenteraad besloot tot verhuur over beperkte perioden en verkoop aan die instanties die geen keus hadden of de stank voor lief namen. Hieronder een kleine opsomming van bebouwing aan de Hobbemakade, zoals in 1898 die zijde van de Ruysdaelkade ging heten. Door de toch nog snel verlopende onderhandelingen met de fabriek werden ook na de sloop ervan in 1906 nog enkele gebouwen neergezet, zodat van de hele Hobbemakade tussen Rijksmuseum en Ruysdaelstraat slechts één enkel blok met woonhuizen verrees; de rest was utiliteitsbouw.

Oefenschool van de Rijksnormaalschool voor Teekenonderwijzers

Hobbemastraat 25 - Het huidige instituut Academie voor Beeldende Vorming is het oudste instituut in Nederland voor onderwijs in een beeldend vak. Het begon in 1881 als 'Rijks Normaalschool voor Teekenonderwijzers' op het grondgebied van het Rijksmuseum.

Rijwielschool Velox

Hobbemastraat 26 - In 1898 opende de fietsimporteur Vrolijk & Timperley op de hoek van de Hobbemastraat en de Ruysdaelkade (datzelfde jaar nog in Hobbemakade herdoopt) een grote oefenhal, annex fietsenwinkel, reparatiewerkplaats en restaurant. Zij waren van mening dat fietsen geleerd wilde worden en dat was met de véloupède van toen ook niet overbodig. Op het gevaarte, waarbij de trappers direct het grote voorwiel aandreven, was het moeilijk in balans te blijven. De wanden van de hal, die 50 bij 30 meter groot was, werden dan ook bekleed met kussens. In de ingangspartij was het restaurant ondergebracht, op de hoek links de toon-

Rechts: De Rijks-Normaalschool, tegenover het huidige Zuiderbad.



zaal met nieuwe rijwielen en andere attributen waar een fietser niet buiten kon. Op de andere hoek was de werkplaats ingericht. Vrolijk & Timperley waren de fietsschool in de open lucht begonnen en claimden in 1895 al dat ze zo'n duizend Amsterdammers hadden leren fietsen. Doordat de lessen regelmatig uitvielen wegens slecht weer rees het plan een overdekte baan te bouwen. Architect Jonas Ingenohl, die al een naam als bouwer van sportaccommodaties had opgebouwd met het turngebouw aan de Marnixstraat en het Heiligewegbad, werd verzocht een gebouw te ontwerpen. De bouw verliep voorspoedig en 27 juli 1898 ging de oefenhal van 'Maatschappij Velox' – zoals de fietsschool ging heten – open. Waar de importeur geen rekening mee had gehouden was de ontwikkeling van het rijwiel van onhandige vélocipède tot de in Engeland ont-



wikkelde 'veiligheidsfiets', met twee gelijke wielen waarvan het achterwiel door een ketting werd aangedreven en die veel eenvoudiger te besturen was. Ook de luchtbanden verhoogden het comfort aanmerkelijk. Fietsen 'leren' veranderde in 'de slag te pakken krijgen' en daar was geen school meer bij nodig. In het najaar van 1904 moest Maatschappij Velox geliquideerd worden.

Pas in 1906 werd een nieuwe eigenaar voor de hal gevonden in de Internationale Maatschappij tot Verkoop van Industriële Artikelen, die er een showroom van maakte. Voor de veel zwaardere vloerbe-

Boven: Het gebouw van Maatschappij Velox van de museumterreinen gezien. Op deze foto is de lichtkap goed te zien, die met het verbeteren van kunstmatige lichtbronnen stukje bij beetje afgebroken weer werd.

Links: De fietsschool van Maatschappij Velox in 1898, nog met alle architecturale elementen aan het gebouw. Behalve de lichtkoof verdwenen ook de ballustrades en balkons. De topgeveltjes bleven na de sloop van de lichtkoof verloren in de lucht steken.



lasting moesten bouwkundige aanpassingen gedaan worden, waarbij architect Ingenohl weer ingeschakeld werd. In het midden van de hal werden 159 extra palen ingeheid en een nieuw vloergewelf gemetseld. Ook deze gebruiker redde het niet en ging in 1908 failliet. Daarna werd het pand incidenteel gebruikt voor tentoonstellingen, vergaderingen en meetings.

Op zoek naar een definitieve plek voor de Boerhaavekliniek bezichtigde rond 1910 professor Otto Lanz het gebouw, om te zien of het uitgebouwd kon worden tot ziekenhuis. Dat lukte niet maar

Boven: Het Zuiderbad, kort na de opening.

Rechts: De Brandweerkazerne op de hoek van de Hobbemakade en de Honthorststraat na de openstelling in 1900.

de arts zag wel mogelijkheden, ingegeven door het succes van het eerder genoemde Heilgewegbad, de hal om te bouwen tot zwembad. En zo gebeurde! Nog eens werd het fundament uitgebreid met meer heipalen onder de zijkanten van het bassin. Dat maakte dat dit bassin los van het gebouw zelfstandig gefundeerd was en het blijvend werken van de bodem geen invloed had op de rest van het gebouw. Op 23 maart 1912 ging het '**Zuiderbad**' open. Tot in de jaren 1980 de hele fundatie vernieuwd werd moesten elk jaar scheuren in het bassin dicht gekit worden door duikers. Het bad overleefde alle bezuinigingsronden tot vandaag, intussen met de trotse leeftijd van 100 jaar.

Brandweerkazerne

Honthorststraat - Op 17 juni 1896 besloot de gemeenteraad dat er i.v.m. de annexatie in dat jaar behoefte was aan een nieuwe hoofdwacht en kazerne voor de brandweer. Eigenlijk was er voorkeur



voor een gebouw aan de Hobbemastraat maar daar had het bestuur van de 'Skating Club' tot 1900 in huur. De financiële eisen van het bestuur waren onacceptabel voor de Raad en daarom werd een grondstuk aan de Honthorststraat gekozen. In 1917 was de kazerne al weer aan verbouwing toe, zo besloot de gemeenteraad.

Opvallend is dat er recent door Nieuwer-Amstel een brandweerannex politiepost aan de Roelof Hartstraat was gebouwd, die kort voor de annexatie in gebruik was genomen. Dit gebouw was Amsterdam te klein naar de zin om te kunnen dienen voor de moderne middelen die voor de te ontwikkelen buurt nodig zouden zijn.



Circus Arena

Honthorststraat - Bij het ter beschikking stellen van de museumterreinen voor tentoonstellingen en sportevenementen werd een grondstuk van zo'n 4000m² uitgespaard voor een iets permanenter gebouw. In januari 1895 werd het voor vijf jaar verhuurd aan Maatschappij Arena, die er een circusgebouw op wilde zetten. Het stond op de hoek van de Ruysdaelkade (nu: Hobbemakade) en Honthorststraat en lag met de rug tegen de opslagloodsen van de Waskaarsenfabriek aan. Het gebouw kreeg inderdaad een zeer tijdelijk karakter en was helemaal van hout opgetrokken. Hier waren optredens te zien van circus Schumann in 1895 en 1897 en circus Renz in 1896

Boven: Circus Arena (1895-1900)

Links: Met zulk materieel toog de brandweer in 1900 naar een brand. Er komt wel stoom uit een pijp maar dat heeft niets met de aandrijving van de wagen te maken. Het is een stoombrandspuit.



en 1898. Na afloop van de huurperiode werd het gebouw weer afgebroken. De capaciteit was verre van volgeboekt met de circusvoorstellingen en er werd uitgezien naar andere voorstellingen. Groter succes hadden de 'dubbeltjesconcerten, die elke zondagmiddag gegeven werden. De akoestiek was voortreffelijk en er konden 3000 bezoekers een plaats vinden. De eerste uitvoering werd in januari 1897 gegeven door een gelegenhedsorkest o.l.v. Godfried Mann maar later trok het succes ook reguliere orkesten aan.

Aan de uitvaardiging van voorschriften voor het publiek valt te lezen wat voor gezellige boel zo'n concert aanvankelijk was. Eerst

Boven: De kop van het bouwblok tussen Johannes Vermeer- en Teniersstraat en het Museumplein werd in beslag genomen door de Boerhaavekliniek (grote gebouw in het midden), de directeurswoning aan het plein en achter de kliniek het zusterhuis aan de Johannes Vermeerstraat.

Rechts: Interieur van een derde-klasseziekenzaal.

werd het roken in de zaal verboden, toen het nuttigen van meegebrachte versnaperingen en drank en tenslotte het meebrengen van zuigelingen en kleuters. Na de afbraak van circus Arena in 1900 verplaatsten de concerten zich naar het Paleis voor Volksvlijt.

Boerhaave-kliniek

Teniersstraat 1 - De in 1902 opgerichte Stichting Boerhaave-kliniek huurde in 1907 aan het Museumplein en de Teniersstraat ruim 1900 m² grond voor een nieuwbouw. De naar de beroemde Leidse hoogleraar geneeskunde Herman Boerhaave (1668-1738) vernoemde kliniek kwam tot stand door samenwerking van twee medisch specialisten, de gynaecoloog dr. Arthur Maurits Mendes de Leon (1856-1924) en de chirurg prof. dr. Otto Lanz (1865-1935). De vermogende Mendes de Leon financierde uit eigen middelen het kapitaal voor de bouw van de kliniek.



Derde klasse-kamer Boerhaave Kliniek, Amsterdam

Dr. Otto Lanz liet de drie Boerhaavepanden, bestaande uit zijn woonhuis (doktershuis) aan het Museumplein, de aangrenzende verpleeg-inrichting Boerhaave kliniek aan de Teniersstraat en het daarnaast gesitueerde Zusterhuis aan de Johannes Vermeerstraat ontwerpen door de architecten Jos Cuypers en Jan Stuyt. De Boerhaave kliniek aan de Teniersstraat ging in 1908 open. Na de dood van de oprichter/eigenaar Mendes de Leon in 1924 nam een medisch consortium, de Vereniging Boerhaave Kliniek, het bestuur van de kliniek over. In 1994 is onder dit bestuur de Boerhaave kliniek – op last van de overheid in Den Haag – gesloten. Het pand in de Johannes Vermeerstraat is vandaag het hoofdkantoor van Stage Entertainment van Joop van der Ende.



Veiligheidsmuseum

Hobbemastraat 22 - Op 1 januari 1893 was aan de Groenburgwal het Museum ter Voorkoming van Ongelukken en Ziekten in Fabrieken en Werkplaatsen ingericht. Dat was een vervolg op een succesvolle tentoonstelling met hetzelfde onderwerp in het Paleis voor Volkvlucht in 1891. Grote gangmaker van het museum was de medicus dr. W.P. Ruysch, die al heel wat baanbrekend werk ten dienste van de volksgezondheid verricht had.

Het museum kampte na tien jaar al met ruimtegebrek. De Gemeente Amsterdam stelde het museum gratis een grondstuk el-

Boven: Interieur van het Veiligheidsmuseum.

Links: Het Veiligheidsmuseum in de Hobbemastraat 22.



ders in de stad ter beschikking maar het bestuur verzocht en kreeg in 1910 een grondstuk aan de Hobbemastraat op erfpachtbasis toegezegd. Met het bouwbegin moest het bestuur wachten tot de 'Internationale tentoonstelling van moderne kantoorinrichtingen' (1911) op het grondstuk afgelopen was en zo kon het nieuwe Veiligheidsmuseum - naar het ontwerp van Eduard Cuypers - pas op 22 juni 1914 door minister Treub van landbouw, handel en nijverheid geopend worden.

Behalve de demonstratieve tentoonstelling van beveiligde machines, apparaten en gereedschappen was het museum ook actief bij de verspreiding van propagandamateriaal en onderwijsmiddelen. Het aantal bezoekers steeg in de eerste jaren rap tot meer dan 30.000

Boven: Het Sint Ignatiuscollege aan de Hobbemakade.

Rechts: Het gebouw aan de Pieter de Hooghstraat.

per jaar in de jaren 1920. In 1952 werd het museum omgedoopt in Veiligheidsinstituut en in 1987 in Nederlands Instituut voor Arbeidsomstandigheden, dat intussen verhuisde naar de De Boelelaan.

Sint Ignatiuscollege

Hobbemakade 51-53 - Het Sint Ignatiuscollege werd door de paters jezuiten gesticht in 1895 aan de Herengracht. De school kreeg in 1909 een uitbreiding met de ook aan de Herengracht gevestigde R.K. Hogere Burger School. Na een bouwperiode van 1909-1911 verhuisde het 'Ignatius College' begin september 1911 naar de Pieter de Hoochstraat, hoek Nicolaas Maesstraat in Amsterdam-Zuid; het patershuis was gevestigd aan de Hobbemakade en vormde één geheel met het schoolgebouw. Toen waren er ook een HBS en een Atheneum aan verbonden en herbergde de school 1500 leerlingen. Het ontwerp was van de (katholieke) architect Jos Cuypers, die



onder meer ook de St. Bavokathedraal in Haarlem en in Amsterdam de Obrechtkerk en de Effectenbeurs ontwierp. In het verleden waren bekende paters als Van Voorst tot Voorst, Lorié, Minderop, Zaat, Bernard Huijbers, Huub Oosterhuis en Jan van Kilsdonk aan de school verbonden. Vanaf 1979 zat het 'Ignatius-Gymnasium' in de Anthonie van Dijkstraat 1. Thans is het Montessori Lyceum Amsterdam gevestigd in het complex:

A-gebouw Pieter de Hoochstraat 59 (hoofdingang).

B-gebouw Nicolaas Maesstraat.

C-gebouw Ruysdaelstraat / Hobbemakade

D-gebouw Hobbemakade

E-gebouw Pieter de Hoochstraat 78 (mavo-deelschool).

Of het volgende gebouw past in dit rijtje laat ik aan de lezer over...



Rijkspostspaarbank

Van Baerlestraat 27 -

De kop van het bouw-
blok tussen Jan Luij-
ken- en Paulus Pot-
terstraat aan de Van
Baerlestraat werd in
1897 gereserveerd
voor het Rijk om daar
het directiegebouw
voor de Rijkspost-
spaarbank te vesti-
gen. Het ging om een
grondstuk van rond
de 4000m² dat tegen
een vriendschappelij-
ke prijs van f 30,- p/
m² aan de overheid
gelaten werd. Daar-
door hoopte men dan
de rooilijn van de Van
Baerlestraat te accen-

tueren door een statig gebouw, wat geheel gelukt is. Op 1 augustus 1901 werd het gebouw in gebruik genomen. Als het Rijk de bestemming wijzigde moest het verschil in waarde van het grondstuk alsnog betaald worden.



Boven: Trappenhuis van de Rijkspostspaarbank.

Links: Rijkspostspaarbank in de Van Baerlestraat.-1905



Dat de waskaarsenfabriek schuld is aan de vertraging bij de bebouwing van het Museumkwartier zal door sommigen 'te makkelijk' of 'te kort door de bocht' genoemd worden. Feit is dat de plannen van 1876 niet uitgevoerd werden en wat er wel verscheen was ad-hoc beslist en weinig lucratief voor de gemeente Amsterdam. Toen rond 1900 al meer dan f 2,5 miljoen geïnvesteerd was in aankoop van gronden en bouwklaar maken stond de teller van de verkochte percelen net op de helft. Daar zou dan ook nog het miljoen voor de waskaarsenfabriek bijkomen en het is begrijpelijk dat de gemeente zelf de beslissing traineerde. In 1906 lukte het dan toch de fabriek te bemachtigen voor f 900.000,- en konden de plannen eindelijk uitgevoerd worden. Om tot die beslissing te komen was een ander stadsbestuur nodig, dat er onder invloed van wijzigingen

in het kiessysteem en de komst van links-georiënteerde partijen ook kwam. Hoe het gekomen is dat de Raad geen verweer had tegen het rommelige verloop van de Johannes Vermeer- en de Pieter de Hoochstraat, die niet zo strak vormgegeven werden als hun evenknie aan de westzijde zo'n dikke tien jaar eerder, blijft gissen.

Ook het invoegen van wat er onder het bewind van Nieuwer-Amstel allemaal ontstaan was buiten de stadsgrens tot 1896, maakten enkele noodgrepen noodzakelijk, die het stratenplan niet ten goede zijn gekomen.

Of de vertraging in de bebouwing, die de omvang van het Museumplein zoals wij dat nu kennen mogelijk maakte, een winst is of als spijtig gezien moet worden is ook discutabel. Feit is dat er steeds beter gebruik van het plein wordt gemaakt. Dan vergeten we even de ramp die Van Eesteren c.s. over het plein afriep...



Literatuurlijst

De Amsterdamsche Schans & de Buitensingel, J. van Eck, Van Kampen & Zn, Amsterdam, 1948 met daarin *De bebouwing tusschen de P.C.Hoofstraat en de Boerenwetering*, pp.153-169

De Boerenwetering, J.A.N. Colijn, e.a., Vereniging Historisch Amstelveen, 1995, ISBN 90-801745-3-X met daarin vooral de bijdragen *Bedrijven langs de Boerenwetering* door J.W.M. Sickmann, pp.31-44 en *De Waskaarsenfabriek* door Fred van Kooij, pp.45-49

Mennonieten Eijland & Museumplein, Henriëtte Weilers-Haagen, 2010, ISBN 978-90-9025552-1

Wasblekerij “De Honingbij” en Koninklijke Waskaarsenfabriek, H.J.M. Roetemeijer, in *Ons Amsterdam* jg.22, 1970, pp.322-328

Museumplein, de tuin van Zuid, Lydia Lansink, in *Ons Amsterdam* jg.43, 1991, pp.170-174

Het Museum-terrein, Mr. A. Le Cosquino de Bussy, in *Amstelodamum* Mb.38, 1951, pp.66-72

Plein, park of veld?, Jouke van der Werf, BMA Amsterdam, 2008, PDF-bestand:

<http://www.theobakker.net/pdf/CultuurhistorieMuseumpleinBMA.pdf>



Driekwart eeuw strijd voor veiligheid, J.A. Groen Jr., in *Ons Amsterdam* Jg.18, 1966, pp.121-125

Theo Bakker's Domein



Op deze site vindt u makkelijk leesbare maar toch informatieve verhalen over de ontstaansgeschiedenis van Amsterdam. Ze zijn onderverdeeld in rubrieken als Middeleeuwen, godsdiensten, nijverheid en handel, transport, openbaar vervoer, haven, watermanagement, stadsuitleg, annexaties, verkeersdoorbraken, chroniquers en allerlei andere zaken.



Klik hier voor een overzicht van alle PDF's op deze site

