

Spaarndammerbuurt en Zeeheldenbuurt



van moord-en-brandbuurt tot
toonbeeld van stadsvernieuwing

Voor deze eind negentiende eeuw ontstane buurt moeten we naar de Overbraker Binnen- en Buitenpolder gaan. In de twaalfde eeuw sloeg een serie van enorme stormvloed(en) de zuidkust van het IJ aan flarden waardoor menige braak ontstond. Rond 1220 werd hier ter bescherming een zeewering gelegd: de Spaarndammerdijk. Die dijk heeft vele namen gekend, zoals Hogendijk en Haarlemmerzeedijk, maar de naam Spaarndammerdijk is overgebleven. Die zeewering scheidde beide polders; om de Buitenpolder lag een kadijk, zeg maar zo-

merkade, zoals op de kaart hieronder te zien is. De Binnenpolder lag zo laag dat die zelfs in de moderne tijd nog bemalen moest worden. Eén gemaal (watermolen) stond aan de Haarlemmertrekvaart, minstens een tweede bij Sloterdijk. De polders waren alleen geschikt als agrarisch gebied en er stond hoogstens een verdwaald boerderijtje of een molen. Dichter bij de stad waren moestuinen, zoals aan de binnenzijde van de dijk en aan de Notweg, ongeveer daar waar nu de Oostzaanstraat ligt. Lees voor de geschiedenis van het IJ de PDF [IJpolder](#)





Tussen de Overbraker polders en de stad Amsterdam lag een strook buitendijks rietland dat regelmatig door de vloed overspoeld werd met zout Zuiderzeewater. Die strook werd voor het grootste deel in beslag genomen door de derde stadsuitleg na 1610. Een miniem deel bleef over tussen de omwalling en de kadijk van de Buitenpolder. In de loop van de volgende eeuwen gebruikte de stad o.a. dit

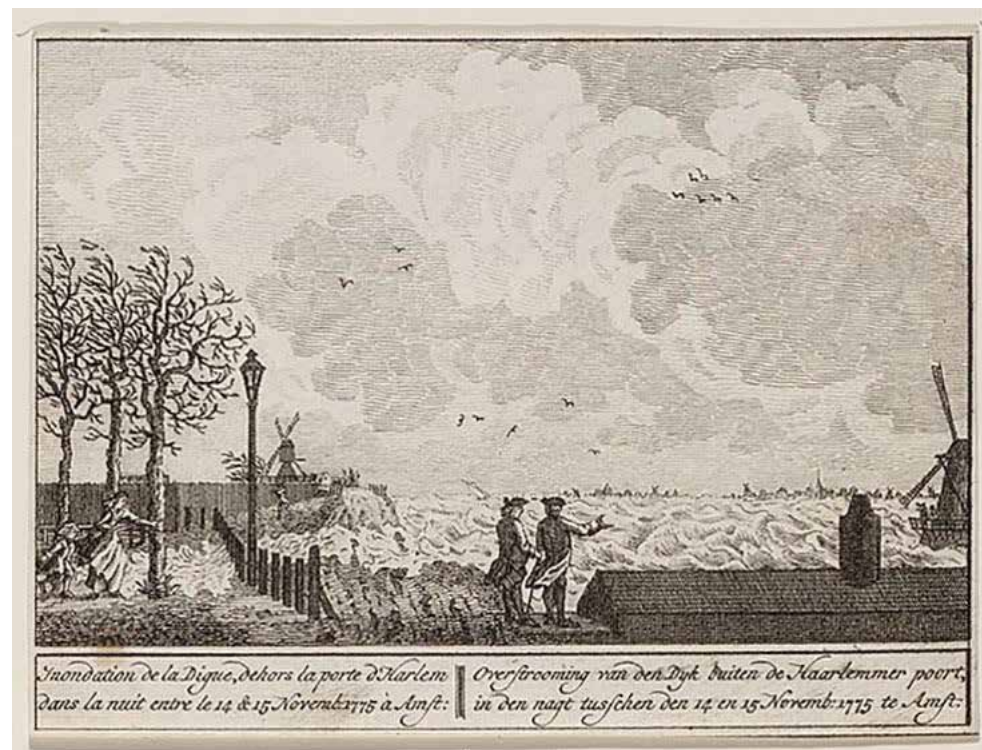
Omslag: Land en IJ zicht aan de Spaarndammerdijk in 1825.

Pag.2: Detail van de kaart van Amsterdam en omstreken van Gerret Drogenham, uitgegeven door Nicolaes Visscher, ca. 1700.

Boven: Zicht op Amsterdam vanaf de Spaarndammerdijk, rond 1800. In het midden een der vuilwatermolens en helemaal rechts nog net het bolwerk Blauwhoofd.

Rechts: Een der vele overstromingen van het buitendijkse gebied die de Spaarndammerdijk attackeerden, dit keer die van 1775.

gebied voor het dumpen van baggerspecie, zodat de bodem toch wel iets omhoog kwam en niet per se bij elke vloed onderliep. Door de aanleg van de Westerdoksdijk raakte het voormalige buitendijkse land ingesloten en dat werd de basis voor de Zeeheldenbuurt. Dit gebied met beide Overbrakerpolders werd in de loop der tijd wreed in stukken gedeeld; eerst in 1631 door het graven van de Haarlemmertrekvaart, die dwars door de Binnenpolder loopt. In 1839 nog eens door de aanleg van het spoor naar Haarlem en in 1878 door de aanleg van het spoor naar Zaandam, waarvoor ook de Hembrug over het Noordzeekanaal gebouwd werd. In 1893 kwam daar nog het Westerkanaal bij, dat de Kostverlorenvaart via de Singelgracht met het IJ verbond. Dwars daar doorheen slingerde zich



Inondation de la Digue, dehors la porte d'Harlem. Overstroming van den Dijk buiten de Haarlemmer poort, dans la nuit entre le 14 & 15 Novembre 1775 à Amst. in den nacht tussehen den 14 en 15 Novemb: 1775 te Amst.



de Spaarndammerdijk, de scheidslijn tussen beide polders. Deze blokkades verdeelden de polders in kleinere stukken die in de negentiende eeuw uitgroeiden tot een aantal stadswijken waar in hoofdzaak eenvoudige arbeiderswoningen kwamen. Aanvankelijk in revolutiebouw, na 1900 van steeds hogere kwaliteit met uitschietters in de 20-er jaren door de beroemde creaties van Michiel de Klerk aan o.a. het Spaarndammerplantsoen en De Bazel o.a. aan de Spaarndammerdijk. Op het hoogtepunt woonden er in de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt samen 25.000 mensen.

De vroegste negentiende-eeuwse bebouwing kwam tegen de vestingwal en langs het Smallepad (vanaf 1875 Planciusstraat). Vanaf

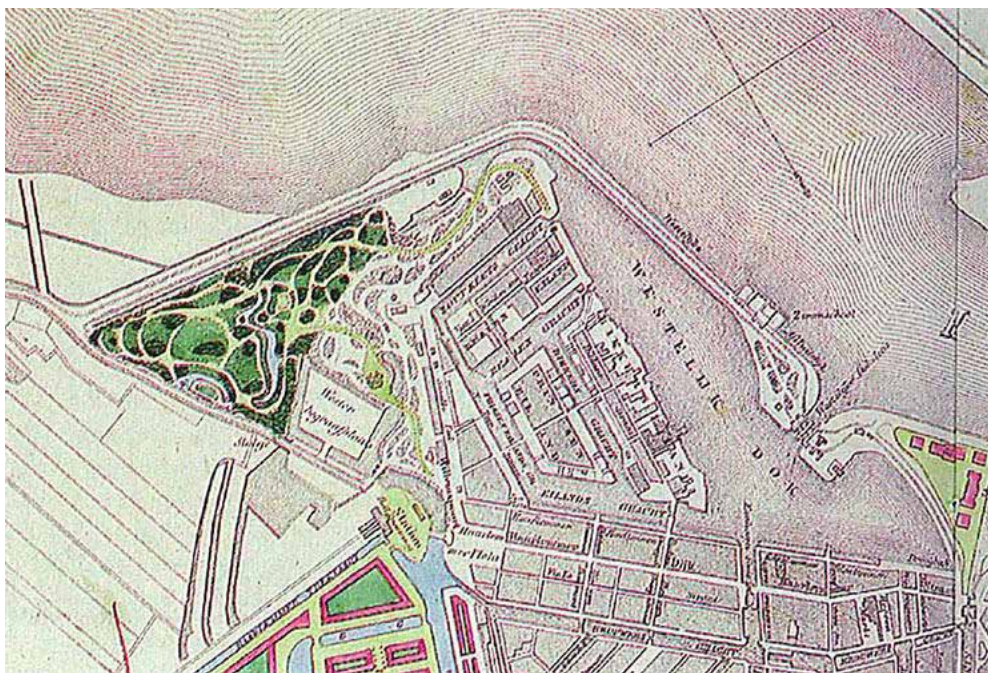


1875 werd de geslechte omwalling achter Zoutkeetsgracht en -plein planmatig bebouwd; eerst door particulieren maar al snel overgenomen door de vroegste woningbouwverenigingen. Dit is het ontstaan van de Zeeheldenbuurt, die echter in 1893 dwars doormidden gesneden werd door het Westerkanaal, een staatsinitiatief en geen Amsterdamse onderneming.

In het Plan Kalff van 1876, goedgekeurd door de gemeenteraad in 1877, was de Spaarndammerbuurt reeds voorzien. De buurt was bedoeld voor arbeiders in het aangrenzende havengebied of werkzaam bij de HIJSM. De bebouwing strekt zich over een flinke periode uit, van einde negentiende eeuw tot in de 30-er jaren van de

Boven: Landelijk Amsterdam. Hier het zgn. "haventje" in het buitendijkse land rond 1800.

Links: Landelijk Amsterdam. Links een boerenbedoeining aan de Spaarndammerdijk rond 1890.



twintigste. Dat leverde revolutiebouw op naast hoogtepunten van de Amsterdamse School en de blokken 'gemeentewoningen' naar ontwerp van architect De Bazel aan het noordelijkste deel van de Spaarndammerdijk.

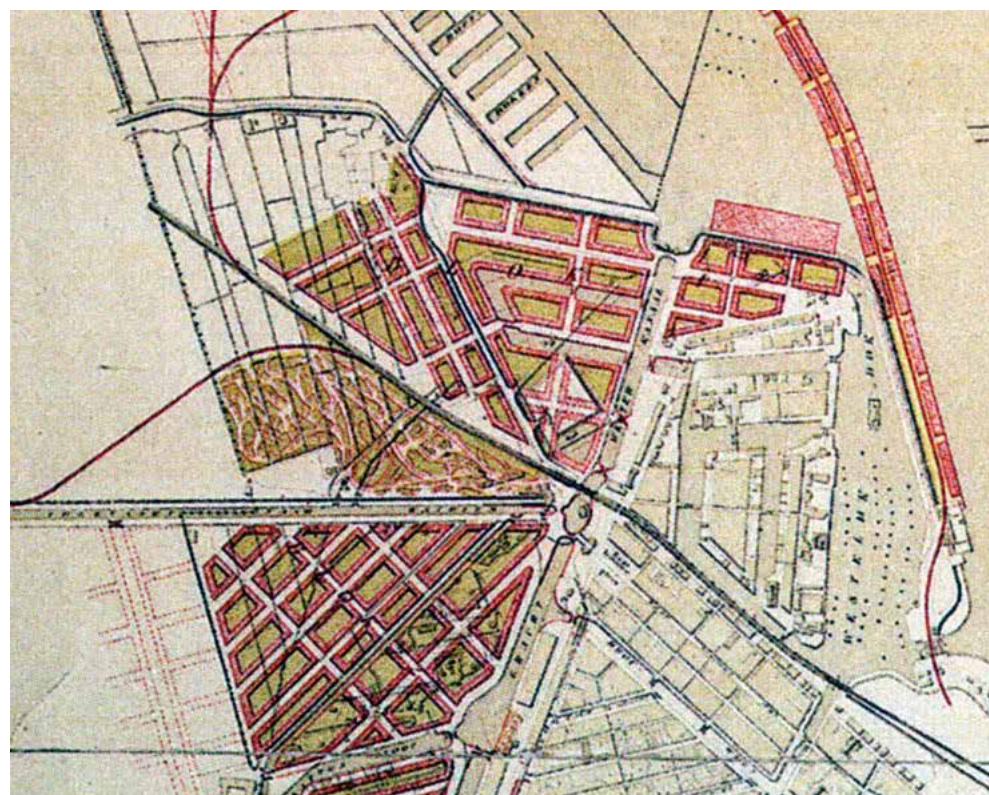
Tussen beide arbeiderswijken geklemd lag een industriegebied, doorsneden met grachten die een open verbinding met het Westerkanaal hadden: de Lemaire- en Van Noordtgracht. Over land was de toegang via de Spaarndammerstraat. Vandaag is ook dit

Boven: Het door de gemeenteraad afgekeurde plan van Stadsarchitect Van Niftrik in 1867. Bij Van Niftrik was veel plaats voor groen.

Rechts: Het wel goedgekeurde plan van J. Kalff, directeur van Publieke Werken. Dit plan werd ingediend in 1876 en goedgekeurd in 1877. Kalff voorzag verplaatsing van de havenactiviteiten naar dit deel van Amsterdam en de noodzaak woningen voor het personeel in de buurt te bouwen.

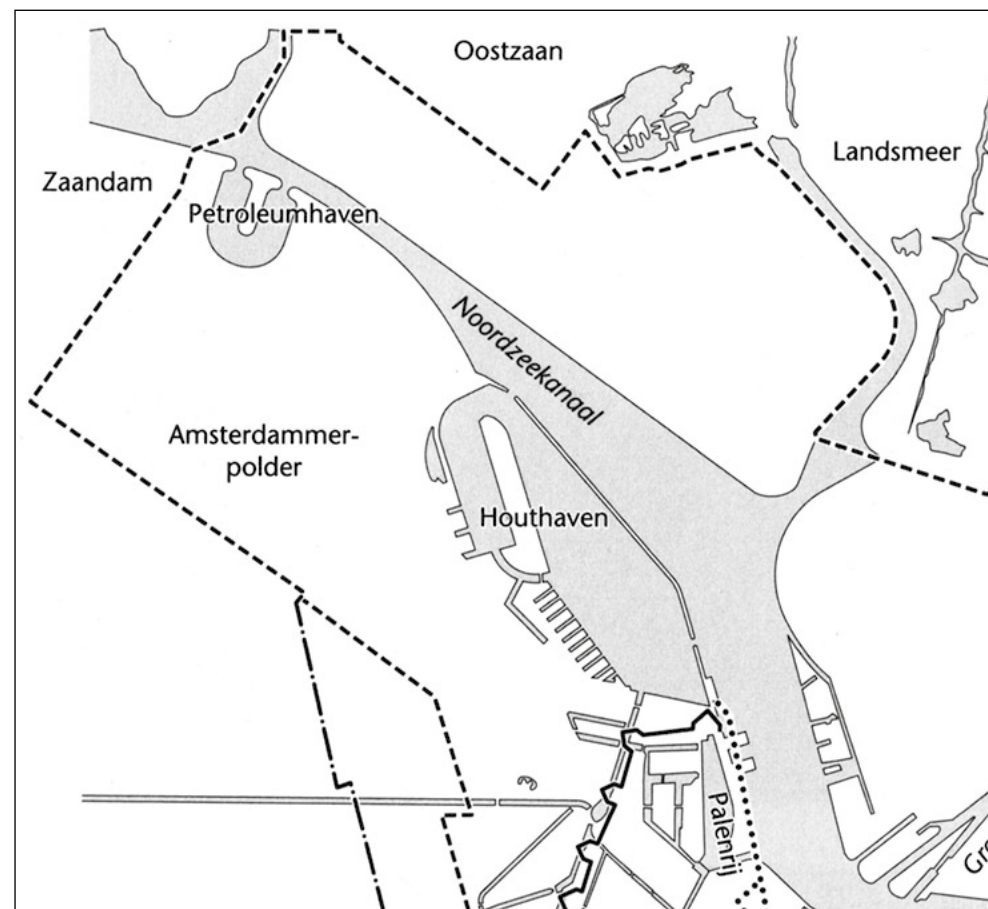
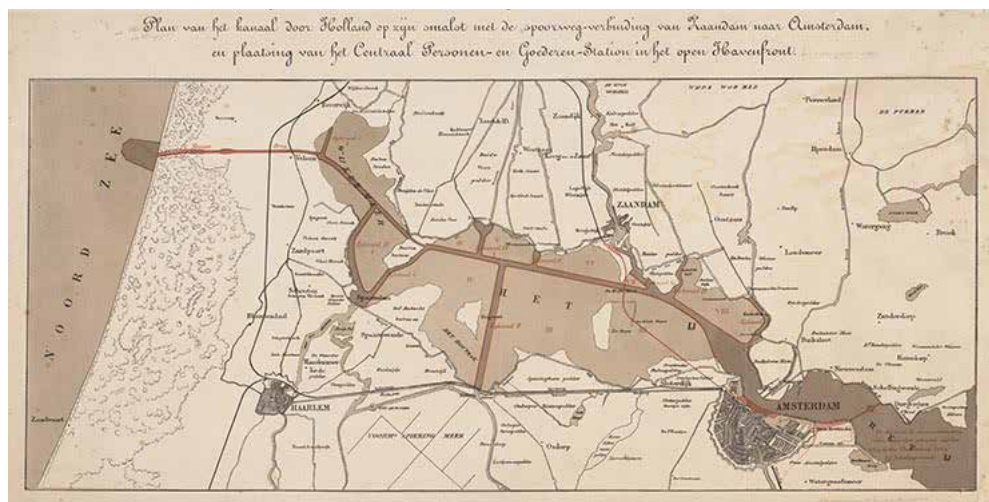
industriegebiedje geheel voor bewoning ingericht. Die Spaarndammerstraat is een hoofdstuk apart. Dat is een voormalig deel van de Spaarndammerdijk dat in 1832 door de aanleg van het Westerdok met bijbehorende Westerdoksdijk geen zeewering meer was. Die dijk liep langs de Van Diemenstraat en over de Tasmanstraat helemaal door tot de Spaarndammerdijk. Amsterdam kocht in 1876 dit stuk overbodige dijk voor f150.000 van het Hoogheemraadschap Rijnland en groef het in 1878 – met toestemming – gedeeltelijk af. Rechtgetrokken en wel werd het de hoofdverkeersader van beide buurten en de belangrijkste winkelstraat.

Een volgende doorsnijding bleef de buurt op het laatste nippertje



bespaard. In 1877 besloot de gemeenteraad dat de ceintuurbaan, bestaande uit Ceintuurbaan, Roelof Hart-, Van Baerle-, Constantijn Huygens-, Bilderdijk- en Frederik Hendrikstraat, doorgetrokken zou worden tot de Houthaven. Daarvoor moest de geplande spoorbaan naar Haarlem en Zaandam doorsneden worden en daar stak het Rijk een stokje voor. Het heeft alles bij elkaar tot 1920 geduurd eer er een viaduct kwam van het Nassauplein naar de Spaarndammerstraat. Tot dat moment ging de toegang via de Houtmankade onder de spoorbrug door, zoals vandaag opnieuw het geval is.

De belangrijkste gebeurtenis voor het gebied was de inpoldering van het IJ, ter gelegenheid van de aanleg van het Noordzeekanaal. Met opzet wordt niet gesproken van ‘graven’ omdat het kanaal voor het grootste deel uitgespaard is bij het inpolderen en alleen van Velzen naar zee is gegraven. De concessie werd in 1863 door het parlement goedgekeurd en de openstelling was in 1876. Een groot deel van de kosten moest gedekt worden door de verkoop van het gewonnen land in de IJ-polder. De Overbraker



Buitenpolder grensde toen niet meer aan het IJ maar werd onderdeel van de nieuwe Amsterdammerpolder.

Boven: Door de annexatie van gebieden van de gemeente Sloten kwam een groot deel van de oever van het Noordzeekanaal aan Amsterdam.

Links: Het Noordzeekanaal ontstond grotendeels door inpoldering van het IJ met uitsparing van een vaargeul. In het overgebleven deel van het IJ legde Amsterdam de havenwerken aan.



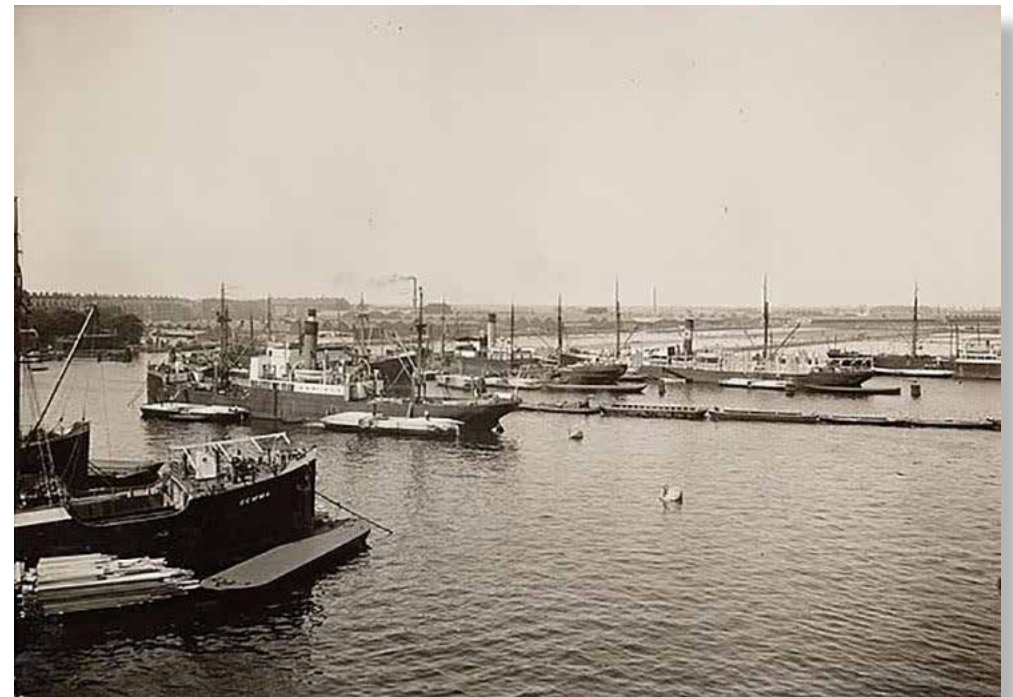
Plannen maken voor na de annexatie in 1877

Nadat de vestingstatus voor Amsterdam vervallen was zag de stad zijn kans schoon uit te breiden buiten de Singelgracht. Het stedelijk gebied (vanouds de honderd gaarden) was echter niet zo ruim dat daar veel kans op was, dus startte men rond 1860 onderhandelingen met buurgemeenten en de provincie om tot annexatie van een ruimer gebied te komen. Vooral Nieuwer-Amstel weerde zich daar tegen, maar het deel met de Overbrakerpolders waar wij het hier nu over hebben behoorde tot Sloten. In 1877 werd een klein deel

Boven: Een recente luchtfoto van de Oude Houthaven. Op de silodam zijn de werkzaamheden aan de renovatie van de graansilo en de nieuwbouw in volle gang.

Rechts: De Houthaven in vol bedrijf. Het hout, hier al kant en klaar gezaagd aangeleverd, wordt overgeladen op schuiten.

van Sloten geannexeerd, wat het startsein was voor de aanleg van het eerste deel van de Staatsliedenbuurt. Die annexatie lijkt echter meer ingegeven door het in bezit krijgen van een flink stuk van de linkeroever van het Noordzeekanaal, om daar een deel der havenactiviteiten naar toe te verplaatsen. Dat werd, behalve gevaarlijke stoffen in de Petroleumhaven (aanleg 1881-'89), vooral hout. De rechteroever was tot de Waterlandse Zeedijk al Amsterdams gebied tot en met de Buiksloterham. Door de aankoop van de Noorder IJ-polder van de Kanaalmaatschappij kwam de rest van die rechteroever tot tegenover de geplande Petroleumhaven in bezit van de stad. Dat is de situatie zoals op de kaart op pagina 7 te zien is.



Graansilo Korthals Altes

Een der havenbaronnen met visie koos, toen het stationseiland de toegang tot zijn pakhuizen in de stad bemoeilijkte, de westkant van de haven in plaats van de oostkant, zoals het merendeel van zijn collega's deden. Jan Philip Altes (1827-1904) verdiende zijn brood als graanfactor en had ontelbare pakuizen in de stad. Hij liet in 1895 op de strekdam, die de Houthaven tegen golfslag beschermde, door de architecten J.F. Klinkhamer en A.L. van Gendt een gigantische graansilo bouwen. De dam heette vanaf dat moment Silodam.

De graanhandel van Willem Evertsz Korthals, wiens dochter met Altes trouwde, fuseerde rond 1860 met de factorij, wat in 1861 leidde tot een wijziging van de familienaam in Korthals Altes.



Door op de dam te bouwen konden schepen aan twee kanten bij de silo laden en lossen. Na de dood van Jan Philip fuseerde het familiebedrijf in 1918 met een aantal andere graanhandels waaronder de SEGMIJ. In 1952 kreeg de bakstenen graansilo een betonnen broer naast zich, gebouwd in de stijl van de Nieuwe Zakelijkheid. In 1960 liet het Amerikaanse Cargill een heel nieuw silocomplex in de Vlothaven bouwen, dat door zijn iets betere bereikbaarheid de concurrentieslag won. In 1987 werden beide silo's van Korthals Altes buiten werking gesteld. De stenen silo kreeg in 1996 de status van rijksmonument en staat, omgebouwd tot appartementengebouw, nog steeds op de dam te pronken. Aan het einde van de dam staat sinds 2002 een modern appartementengebouw.

Het meest tot de verbeelding spraken de elevatoren in het water vóór de graansilo. Dat beeld staat de oudere buurtbewoners nog op het netvlies gegrift.



Oude Houthaven

Het noordelijkste deel van de stadsuitbreiding van 1610 lag buitendijks in de Overbraker Buitenpolder. Op de plek waar de Spaarndammerdijk doorgraven werd voor de Singelgracht kwam onder dwang van het Hoogheemraadschap Rijnland de Westerbeer, een massieve gemetselde dam met overlaat. Die lag waar nu de Houtmankade begint, ongeveer op de plaats van de spoorbrug. Aangrenzend het bolwerk Westerbeer met een wal naar nog twee buitendijkse bolwerken: de Bocht en Leeuwenburg, later meestal Blauwhoofd genoemd. Daarbuiten bestond het land tot de kadijk van de polder uit drassig rietland, door menige kreek doorsne-

Boven: De Westerbeer, een bakstenen dam met spitse bovenkant en twee ruiters die moesten voorkomen dat iemand er over zou lopen.

Rechts: De Singelgracht met links op de achtergrond de Haarlemmerpoort, ervoor de Westerbeer, in het midden de Westertoren en rechts de toegang tot de Spaarndammerdijk met korenmolen de Koe.

den. Gelijk met de aanleg van het Noordzeekanaal werd hier in 1873 de (Oude) Houthaven aangelegd. In 1878 was deze haven al te klein geworden en werd ze naar het noorden uitgebreid. De smalle strook tussen de Houthaven en de Zoutkeetsgracht werd al snel volgebouwd met goedkope woningen. Met in acht nemen van het tracé van het geplande Westerkanaal werd stukje bij beetje de Zeeheldenbuurt gebouwd. Net als we dadelijk bij de Spaarndammerbuurt zullen zien nam dit enkele decennia in beslag, zodat we hier zeer verschillende bebouwing tegen kunnen komen. De Van Diemenstraat was de grens aan de woningbouw, aan de noordzijde van de straat was alleen havenactiviteit, waaronder het Nederlandsche Veem (1896) met vele pakhuizen. In 1896 begon Korthals Altes de bouw van een graansilo op de strekdam die de Houthaven beschermde tegen golfslag. Van 1898 tot 1987 werd hier graan opgeslagen en vooral overgeslagen. De drijvende elevatoren aan beide zijden van de silo zijn vele decennia beeldbepalend voor deze hoek van de haven geweest. De houthaven werd nog eens



uitgebreid, zodat we nu een Oude en een Nieuwe en daartussen de Houthaven kennen. De oude haven is tijden als oplegplek voor gepensioneerde schippers gebruikt. In 1945 werden de insteekhavens van de Houthaven gedempt.

Van 1955 tot 1957 werd vanaf de Tasmanstraat een pier gebouwd voor het Distelveer, de derde pontverbinding naar Amsterdam-Noord.

Vandaag zijn er nog maar enkele houthandels op de Gevle- en Stavangerweg over en is het gebied aan de silodam voor bewoning in gebruik. Zie daarvoor het laatste deel van dit artikel.



LeMaire- en Van Noordtgracht

Ir. Kalff had in 1877 al een werkgebied aan het Westerkanaal voorzien, waarvan de aanleg ook meteen in 1877 begon. Aan twee insteekhavens, de LeMaire- en de Van Noordtgracht en de Houtmankade langs het kanaal ontstond een industrieterrein met enkele grote fabrieken en loodsen die beide aangrenzende woonbuurten van flink wat werkgelegenheid voorzagen. Aan de LeMairegracht kwamen helemaal geen kaden en langs de Van Noordtgracht slechts aan de noordzijde. De bedoeling was dat de schepen of dekschuiten direct aan de bedrijven konden afmeren. In de Houtmankade kwamen twee beweegbare bruggen over deze beide grachten en er was een kleine brug aan de westzijde van het eiland naar de Spaarndammerstraat. Aan de Houtmankade waren ook de kantoren en een aantal woonhuizen van de grote houthandelaar

Boven: De Oude Houthaven en de Van Diemenkade met de Papier- en Karton-industrie Meijer en Couvée, gezien over het Westerkanaal. Op de achtergrond de graansilo van Korthals Altes.

Links: Grondwerkers bezig aan de Houtmankade in 1895.



Ambagtsheer & Van der Meulen. De $\frac{3}{4}$ -open opslagloodsen van die firma waren onder aan de Spaarndammerdijk/Tasmanstraat. De firmanaam in gigantische letters op die loodsen domineerden de blik op dat deel van de dijk tot de loodsen gesloopt werden. Aan de Houtmankade staan sinds 1881 de rij van zeven graanpakhuizen “De Houtman”. Na overname door het Purperhoedenveem werd het opslag voor tabak. Iets verder bouwde in 1895 de Deli Maatschappij drie pakhuizen, eveneens voor de opslag van tabak.

Boven: De Houtman, hier gekraakt, werd in 1984 gerenoveerd.

Rechts: In 1984 werd er druk gebouwd en opgeknapt op het industrieterrein rond LeMaire- en Van Noordtgracht. Rechts de zijkant van De Houtman. De basculebrug is een vaste brug geworden.

In een later stadium kwamen daar nog eens drie pakhuizen om de hoek in de Nova Zemblastraat bij. Tussen de Roggeveenstraat en de LeMairegracht vestigde zich in 1891 de Neuchâtel Asphalt Cie met fabriek en opslagloodsen.

Verreweg de grootste werkgever werd de Wester Suikerraffinaderij (WSR, 1882-1964, opgegaan in de CSM) die op het eiland tussen de grachten een raffinaderij bouwde die in 1898 van start ging. In 1964 stopte de productie en werd de fabriek gedeeltelijk in gebruik genomen door de Technische Unie. In de 80-er jaren werd de fabriek afgebroken en op die plek bouwde de TU een groot nieuw magazijn/kantoorgebouw. Zie in dit verband ook het kader ‘Wester Suikerraffinaderij’.



Wester Suiker Raffinaderij

Het bedrijf dat aan het Westerkanaal zou bouwen ontstond in 1882 en was toen een van vele kleine raffinaderijen. Eind negentiende eeuw werd flink gefuseerd (of gesaneerd) en rond 1890 waren er in Amsterdam nog drie raffinaderijen over, waarvan de Wester de grootste was. In 1918 was de WSR nog maar alleen over en had zich over de buurt uitgebreid met zelfs opslagloodsen buiten het 'eiland', bijvoorbeeld aan de Nova Zemblastraat. Trots meldde het concern dat onder het hoofdgebouw 1000 heipalen meer stonden dan onder het paleis op de Dam. Bovendien was het een der eerste fabrieken met elektrisch licht, door 395 lampen. Begin twintigste eeuw startte men, naast rietsuiker, ook met de raffinage van bietsuiker. Weldra was de totale fabricage groter dan alle raffinaderijen in Amsterdam ooit samen produceerden. Nog steeds leefde de wens tot schaalvergroting in de Nederlandse suikerwereld. In 1919 werd de CSM opgericht; één der oprichters was H. de Vries Robbé van de WSR. Eind 50-er jaren kreeg de WSR, voornamelijk voor de internationale markt werkend, het moeilijk op



die markt door grootschalige dumping van witsuiker. Begin 60-er jaren kwamen grote aantallen werknemers op straat te staan en in 1964 werd de productie verhuisd naar de CSM-vestiging in Halfweg. Een deel van het personeel kon mee verhuizen, een deel bleef voor verpakking van producten in Amsterdam en een deel kon blijven werken in een onderhoudswerkplaats. In een ander deel van het complex vestigde zich de Technische Unie. In 1984 was het helemaal gedaan met de Wester op het eiland; alle activiteiten stopten. Alle gebouwen werden gesloopt en de TU bouwde op het eiland een nieuw kantoor. Wat bleef was de afbeelding van de fabriek op het etiket van hun 'rietsuikersiroop'.

Boven: Brand in loodsen van de Wester in 1951.

Links: De Wester Suiker Raffinaderij nam op zijn hoogtepunt het hele eiland tussen LeMaire- en Van Noordtgracht in beslag en veel loodsen stonden nog in de woonwijk eromheen.



Zoals hierboven al gezegd is ook dit gebied nu bijna volledig met woningen volgebouwd. De insteechhavens zijn gebleven; plaatselijk is het verbindingswater tussen beide grachten wel versmald, maar toch geeft het water de wijk een apart en aantrekkelijk karakter.

Zie ook BMA-rapport: [Zeeheldenbuurt](#)

Westerplantsoen

Op voorspraak van de directeur van de Hortus Botanicus werd in 1844 een begin gemaakt met de aanleg van het eerste park in Amsterdam. Dat kwam tussen de Haarlemmerpoort en bolwerk Blauwhoofd. Grenzend aan dit park werd een deel van de schans

Boven: De muziektent in het Westerplantsoen.

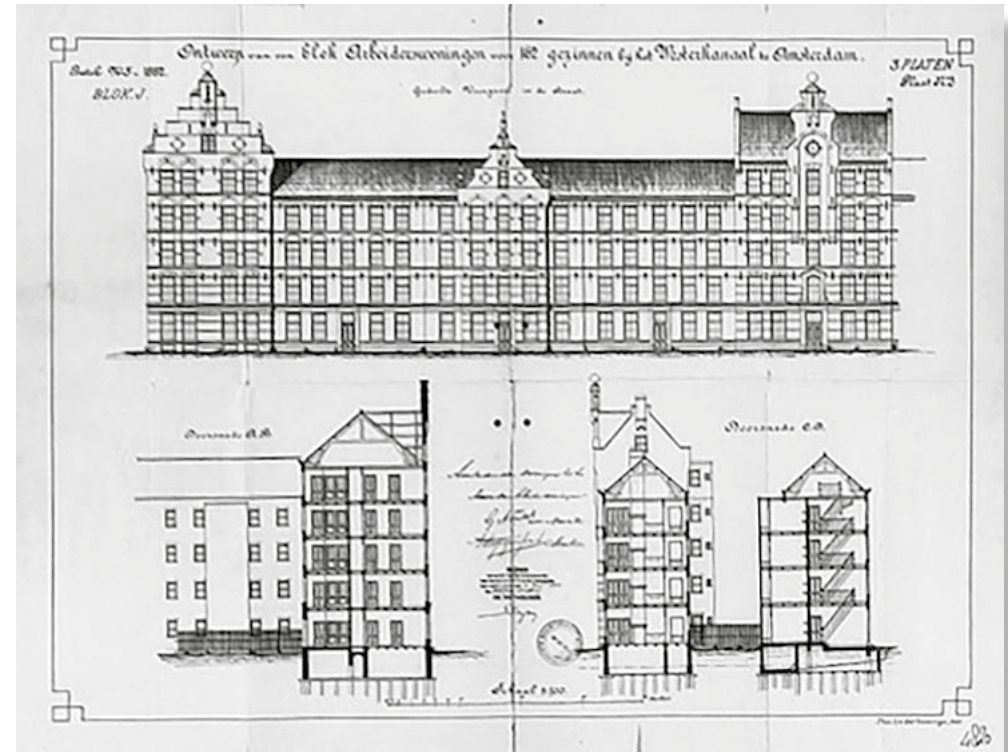
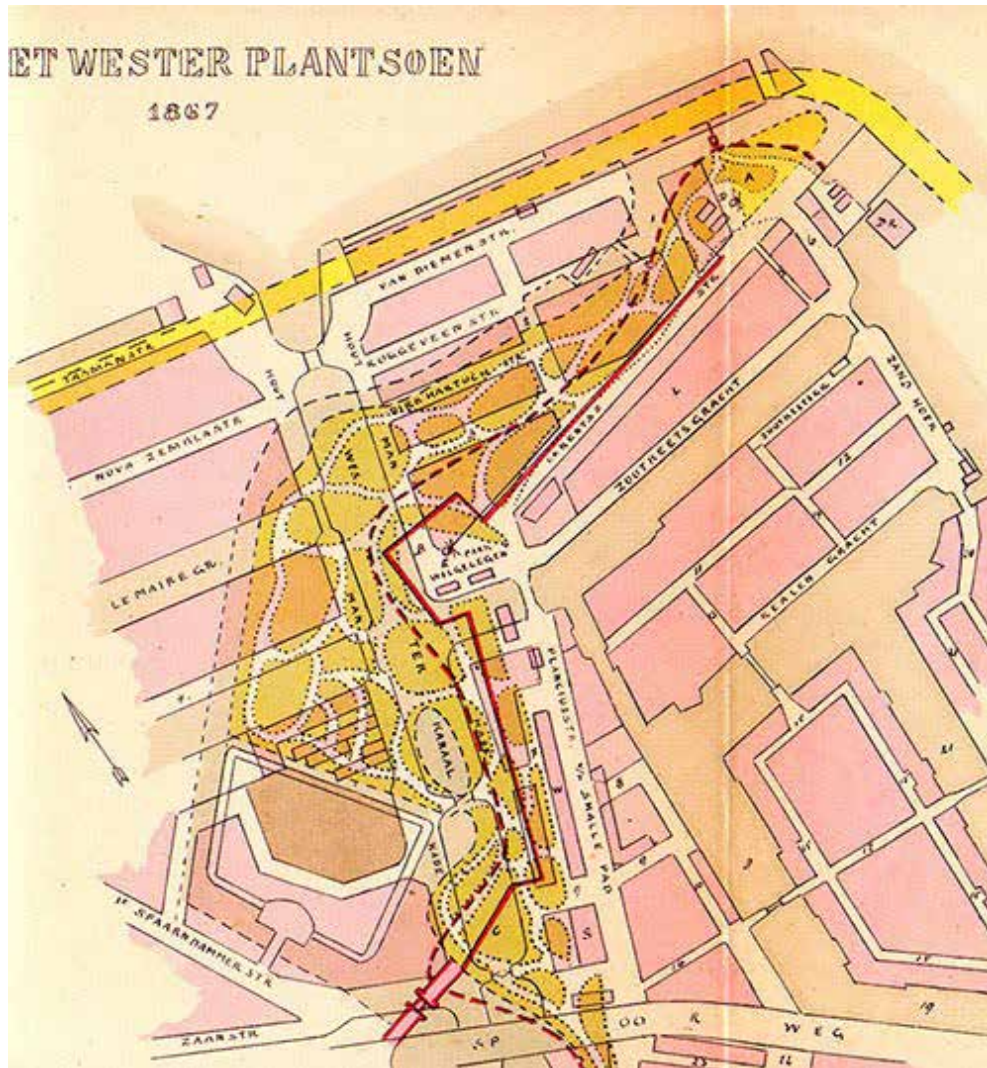
Rechts: De uitspanning Welgelegen.

aan particulieren verkocht die in 1857 toestemming kregen er huizen te bouwen. Dat werden de huizen aan de zuidzijde van de latere Barentszstraat. Eveneens in 1857 werd het plantsoen nog vergroot en een kwam er een uitspanning in het park: de tuin Welgelegen. Vlakbij kwam nog het zomertheater van Claus, dat zeer druk bezocht werd.

Het noodlot voor dit plantsoen liet niet lang op zich wachten. In 1869 zadelde het Rijk de stad op met een centraal personen-spoorstation (Droogbak) met doortrekking van de spoorlijn naar Haarlem en Zaandam naar dat nieuwe station. In 1870 werden de contracten voor het graven van het Westerkanaal van de Kattensloot via Singelgracht naar het IJ afgerond. Dit kanaal zou onderdeel worden van de 'staande-mastroute' van Zierikzee naar het IJsselmeer. Aan het eind van dat kanaal kwam een keersluis ter



hoogte van de doorgraving van de Westerdoksdijk met een brug. De kosten waren voor het Rijk maar het beheer voor de stad. Het Rijk eiste ook nog een vijf meter brede weg langs de westoever van dit kanaal, de latere Houtmankade. Beide projecten, spoorweg en -brug plus het kanaal snoepten grote delen van het park weg.



De huizenbouw in de Zeeheldenbuurt gaf de genadeklap en niets in deze buurt herinnert nog aan een park dat hier ooit was. In 1890 volgde de armetierige compensatie voor dit verlies, het Westerpark bij het Nassauplein, op de plaats waar station Willemsspoor had gestaan.

Boven: Dit soort woonhuizen bouwde de Vereniging tot het bouwen van Arbeiderswoningen in 1883 in de Zeeheldenbuurt.

Links: Drie fasen van de Zeeheldenbuurt over elkaar geprojecteerd. De rode lijnen geven de omwalling met bolwerk De Bocht aan. In geel de Westerdoksdijk en het Westerplantsoen. Daaronder het stratenpatroon van de Zeeheldenbuurt. Tekening door J. van Eck 1948.

Overzicht houtbedrijven Amsterdamse Houthaven

De foto laat de Gevleweg zien, de entree van de houthaven gezien vanaf de Tasmanstraat. Voorbij het toegangshek is links het kantoor van de hellebaardiers. Hellebaardier is een benaming voor de bewaking van de houthaven, hellebaardiers waren bevoegd mensen die het terrein verlieten te fouilleren en onbevoegden de toegang te weigeren. Hellebaardier stamt uit een ver verleden, want ook de poortwachters bij de toegangspoorten van Amsterdam droegen deze titel. Rechts van de ingang bevond zich houthandel Ambagtsheer & Van der Meulen. Naast Ambagtsheer begonnen de loodsen van B & A (Bontekoning en Aukes) gelegen langs insteekhavens. B & A had bijna alle loodsen (de eersten gebouwd in 1876) in gebruik, al werden er later een paar verhuurd aan kleinere houthandels. Bijvoorbeeld loods 8 deels en 9 helemaal aan houthandel Hemsing. Loods 12 en 13 werden later in gebruik genomen door een Keukencentrum waarvan mij de naam is ontschoten. Voorbij loods 13 werden de insteekhavens rond 1970 gedempt. Loods 1 werd gesloopt, 2 en 3 werden gebruikt door de Noord Europese Houthandel. Links vanaf de ingang naast de hellebaardierspost begon houthandel Jongeneel met aan het eind van deze loods inwoning door houthandel Gersterling. Houthandel Gersterling werd ook 'basie uitlooppoging' genoemd omdat hij het hout had geleverd voor de bouw van de wielerpiste in Sloten. Daar voorbij, ook aan de linkerzijde, bevonden zich de kantoren van de diverse houthandels. Het eerste kantoor was van B & A, waarin op een ruimte van ca 130m² twee directeuren zaten. De 1^e directeur was dhr. De Jong Luneau, tevens directielid van rederij Spliethoff en de 2^e was dhr. J. Key, tevens consul van Finland. B & A is in de jaren '70 door toedoen van de 1^e directeur verkocht aan houthandel William Pont in Zaandam. Dit tot groot ongenoegen van de andere directieleden en een ieder die B & A een warm hart toedroeg. B & A had net 10 jaar daarvoor het 250-jarig bestaan gevierd. Even verder was het kantoor van heipalenhandel Roos, de heipalen lagen achter de loodsen 3 t/m 11

in het stuk tussen de loodsen en het IJ. Voorbij de kantoren was aan het laatste stukje Gevleweg houthandel Hemsing gevestigd. Of dat familie was van de eerder genoemde houthandel Hemsing is mij niet bekend. Even verder had je houthandel Rapid met voornamelijk plaatmateriaal: triplex enz. en nog verder was er Kistenfabriek Hofmann.

Aan de achterzijde van de kantoren waren nog wat kleinere loodsen met een brede insteekhaven, met aan de overzijde van het water houthandel Key, met daarnaast de 'spoorhaven'. Dat was een doodlopende spoorlijn; wij moesten daar vrachtwagens lossen met hout uit Duitsland, Tsjecho-Slowakije, e.a.

Houthandel Key is omstreeks 1965 deels verhuisd naar de Nieuwe Hemweg, direct aan het Noordzeekanaal met bulkopslag van hout maar ook verkoop.

Het meeste hout werd aangevoerd via zeeschepen en binnenvaartschepen in de Minervahaven of door maatschappijen in havens-Oost, zoals maatschappij Nederland, KNSM, De Oceaen enz. Later kwamen daar



de maatschappijen uit de havens-West bij. Het hout werd dan overgeladen op dekschuiten of binnenvaartschepen. Het hout kwam ook direct per binnenvaartschip uit Frankrijk enz. en werd dan gelost in één van de insteekhavens langs de Gevleweg. Aan de andere kant van de houthaven ingang Archangelweg, Haparandaweg en Rigakade bevonden zich ook nog diverse houthandel zoals Schoenmakers, Fijnhouthandel. Tevens bevond zich hier houtzagerij “Atlas”. Verder waren in de Minerva-houthaven nog sleepbootbedrijven gevestigd.

Vooraf vanaf 1945 waren de meeste arbeiders van deze bedrijven woonachtig in de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt, Staatsliedenbuurt, Noord-Jordaan en de [Westelijke] Eilanden. Later, vanaf c.a. 1965, gingen mensen wat meer over Amsterdam verspreid wonen en weer later begon de trek naar satellietsteden zoals Purmerend enz. en kwam het forensenverkeer op gang.



Plankie voor plankie

Hein Picckers (65) groeide op in de Czaar Peterbuurt. In dat buurtje naast Oostenburg werkte in die tijd bijna iedereen in de haven.

Ten westen van het Centraal Station ontstond, in dezelfde tijd als het Oostelijk Havengebied, de Houthaven. Hier loste men het hout dat op schepen uit Finland, Zweden en Rusland werd aangevoerd. Ten zuiden van de Houthaven ontstond tussen ongeveer 1880 en 1920 de Spaarndammerbuurt, waarvan veel bewoners in de Houthaven werkten en ook wel ‘houtpoten’ werden genoemd. De eerste Spaarndammerbuurters kwamen vooral uit de Jordaan en de Zaanstreek, een regio vol houtzaagmolens en vlothavens. (..)

Lossen van hout was een vak apart. De havenwerkers van het Oostelijk Havengebied werkten hoogstzelden in de Houthaven.

“Wij voelden ons daar niet thuis,” zegt Hein Picckers. “Als ze per ongeluk eens tien of twintig mensen van ons vroegen, ging je er met lood in de schoenen naartoe. Ten eerste kón je dat werk niet goed. Het was erg zwaar: bukken, bukken, bukken. Je was het niet gewend en had er daarom grote moeite mee. De jongens uit de Spaarndammerbuurt gingen op hun beurt niet graag naar het Oostelijk Havengebied. Nee, dat waren zuiver houtwerkers. Wij konden hun werk niet en hun konden ons werk niet. Ik heb het altijd verschrikkelijk gevonden. Je moest elk plankie oppakken en op elkaar stapelen: eerst twee balkies en zes plankjes op de grond neerleggen. Dan moest je alles zó netjes opstapelen dat, je 110 plankjes had. Die planken waren soms drie meter lang, maar er waren er ook van zes meter bij. Dan werden er bundels van gemaakt. Een heidens werk. Vooral om die planken uit die schepen los te krijgen. De Russen, Finnen en Zweden konden heel strak laden. Het ruim was plankie voor plankie gevuld. Schitterend, er kon geen scheermessie tussen hoor, zó mooi konden zij laden. En zie dat dan maar eens te lossen!”

Dit verhaal verscheen in 2011 in [Ons Amsterdam](#).



Zeeheldenbuurt

Deze buurt wordt nog steeds graag op een hoop gegooid met de Spaarndammerbuurt, ten onrechte. Werelden van verschil tussen beide buurten! De Zeeheldenbuurt is in fasen ontstaan. De buitenrand van de Weselijke Eilanden, met Nieuwe Teertuinen, Houttuinen en Zoutkeetsgracht, was al sinds de 17e eeuw bedrijvig gebied met diverse woninkjes er tussendoor, zoals de Zandhoek en Bokkinghangen. De eerste bebouwing zou aan het Smallepad komen, de latere Planciusstraat. In 1852 en '54 werd aan de Vereniging ten behoeve van de Arbeidersklasse tweemaal een strook grond

Boven: De Westerkeersluisbrug was jarenlang de enige verbinding tussen het westelijk en oostelijk deel van de Zeeheldenbuurt. Rechts de toegang tot de Roggeveenstraat.

Rechts: De toegang tot de Nova Zemblastraat, gezien vanaf de Spaarndammerstraat.

verkocht, waarop die twee rijen woningen bouwde met voor die tijd riante afmetingen. Een deel van die woningen staat er nog en wel aan de Plancius- en Houtmanstraat. Ideaal wonen was het er niet; er kwamen talrijke klachten binnen over ondraaglijke stank door een nabijgelegen bloeddrogerij, een mestmakerij in de Galgenstraat (Prinseneiland) en een cichoreifabriek. In 1859 werden de klachten gegrond verklaard maar pas in 1862 waren ze verholpen, door beëindiging of verplaatsing van de fabriekjes.

In 1862 werd het nodig geacht aan het Smallepad een school te bouwen voor de kinderen van de nieuwe bewoners. Dit heette aanvankelijk de openbare armenschool maar het was wel de eerste school in Amsterdam met een gymnastieklokaal. Later werd het schooltype gewijzigd in openbare lagere school der eerste klasse.



Na het slechten van de vestingwal kwam daar de buurt tussen Van Diemenstraat en Barentszstraat bij. Rond 1880 begon het bouwen van woningen ter weerszijden van het Westerkanaal: Roggeveen- en Van Linschotenstraat en Dirk Hartogh- en Van Heemskerckstraat. Deze woningen werden gebouwd door de Vereniging tot het bouwen van Arbeiderswoningen, die in 1882 nog een gebied erbij toegewezen kreeg om te bouwen. De grond werd door de gemeente ter beschikking gesteld maar bleef eigendom van Amsterdam. De bouwsommen, totaal f1,8 miljoen, werden eveneens ter beschikking gesteld en aflossen hoefde alleen bij een batig exploitatiesaldo. Let wel, dit was nog voor de woningwet van 1901.



In 1913 kreeg de vereniging de laatste plekken toegewezen, ter weerszijden van de Van Neckstraat en gelijktijdig werd besloten het Barentszplein, het afgegraven bolwerk Blauw hoofd, in te richten tot kinderspeelplaats.

Van 1911 zijn de ontwerpen van architect H.J.M. Walenkamp voor woningen aan de Tasman-, Nova Zembla- en Roggeveenstraat (1914 opgeleverd). Op verzoek van woningbouwvereniging Het Westen, die het blok aan de Tasmanstraat ten westen van de Bontekoestraat

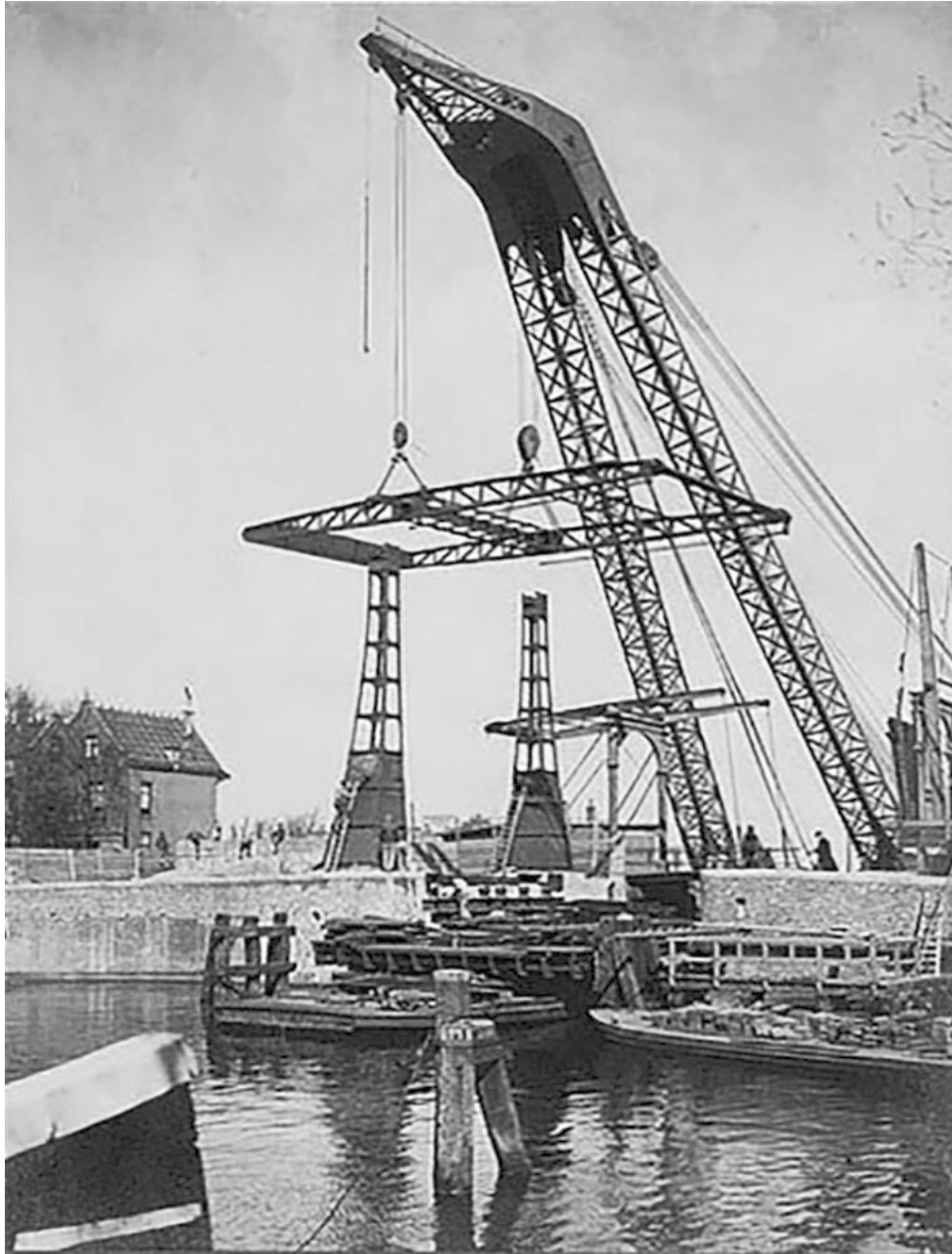
Boven: In 1957 kwam het 'Distelveer' in gebruik. Daarvoor was vanaf de Tasmanstraat in de Oude Houthaven deze enorme pier gebouwd.

Links: In 1914-'15 werden deze woonhuizen gebouwd aan de Tasmanstraat, maar hetzelfde soort ook aan de overige straten van het westelijke deel van de Zeeheldenbuurt.



Boven: Van Diemenstraat met rechts pakhuizen (o.a. Nederlandsch Veem) en links woningen - Rechts boven: Roggeveenstraat met een woningblok van de Vereeniging tot het bouwen van Arbeiderswoningen (tek. p.15). Onder links: Barentszplein met speelplaats - Midden: Zoutkeetsplein - Rechts: LeMairestraat





zou bouwen, werd het stratenplan gewijzigd. Het blok werd in de richting van de Spaarndammerdijk steeds dieper. Het werd in drieën verdeeld en de LeMaire- en Aert van Nesstraat tussengevoegd. De band van de Zeeheldenbuurt met de Westelijke Eilanden is groot gebleven, in elk geval groter dan met de Spaarndammerbuurt. De weg naar 'de stad' ging voor het oostelijk van het kanaal gelegen deel van de buurt altijd over Planciusstraat of Houtmankade en het openbaar vervoer (tramlijn 10, notabene de oudste geregelde tramlijn van de stad) bleef ook in de 'oude stad'.

De Westerkeersluisbrug over het Westerkanaal, aan het einde van de Houtmankade was lange tijd de enige verbinding tussen bei-

Links: In 1919 werd de Westerkeersluisbrug (brug nr. 346) vervangen. Op de achtergrond is nog de dubbele wipbrug in gebruik. De nieuwe brug verbond de Nova Zemblastraat met de Roggeveenstraat.

Onder: De brug werd in 1962 alweer vernieuwd en teruggeplaatst voor de Van Diemenstraat om een vloeiender aansluiting met de Tasmanstraat te krijgen. In 2006 werd de brug nog eens verbreed en kreeg een nieuwe en spectaculaire bedieningspost (zie p.41).



de wijkdelen. De brug is in de loop van de tijd een aantal malen vervangen. In 1919 werd de dubbele wipbrug vervangen door een basculebrug, die er even naast gelegd werd om het verkeer niet te hinderen. Dat was blijkbaar geen gelukkige plek want in 1962 werd een bredere brug weer op de oude plaats gelegd. In 2006 ging de brug weer op de schop voor een vloeiender aansluiting tussen Van Diemen- en Tasmanstraat en een flinke verbreding. Toen kreeg de brug ook zijn spectaculaire nieuwe bedieningspost, waarover later meer.

In de '80-er jaren werden veel opslagloodsen van de Wester Suikerraffinaderij gesloopt en vervangen door woningen. Dat is ongeveer ook het startschot voor een grootscheepse opknapbeurt voor de hele buurt. Veel nieuwbouw verving slechte huizen uit de beginperiode, de kwaliteitsbouw van na 1910 werd meestal gerenoveerd.



Westerbegraafplaats

Voorheen werd de zuidelijkste punt van het gebied in beslag genomen door een begraafplaats die o.m. ter vervanging gedacht was van de Noorderbegraafplaats op het bolwerk Haarlem. Het besluit tot inrichting was in 1843 genomen toen de Spaarndammerstraat nog dijk was en dit deel een doods stuk. Toch duurde het tot 1860 voor hier de eerste begraving plaatsvond. De ingang kwam aan de dijk, tegenover het punt waar later de kerk zou komen. In 1894

Boven: De geruimde begraafplaats in de 50-er jaren van de 20e eeuw, gefotografeerd vanaf het dak van het verdeelstation van de GEB. Rechts de bebouwing van de Westzaanstraat.

Links: De entree van de Westerbegraafplaats aan de Spaarndammerdijk.



besloot de gemeenteraad al dat dit kerkhof hier niet zou blijven en vervangen zou worden door een nog nieuwere Westerbegraafplaats buiten de Spaarndamerdijk, die tegen de latere Petroleumhaven lag. In 1878 werd de dijk afgevlakt, strakgetrokken en geplaveid en ging Spaarndammerstraat heten. In 1907 werden de sloten rondom de begraafplaats gedempt en een smalle strook tussen begraafplaats en Spaarndammerstraat gerooid voor woningbouw. Uit die periode stamt het eerste deel van de Westzaanstraat en de naamgeving toont al aan dat deze bebouwing tot de Spaarn-

Boven: Het gewraakte verdeelstation van het GEB in de Westzaanstraat

Rechts: Stadsplattegrond van 1881 op basis van een kadasterkaart. Het stratenpatroon van de Spaarndammerbuurt is nog zeer prematuur. Bijna alle namen zullen nog gewijzigd worden

dammerbuurt gerekend kan worden, ook al ligt ze 'buiten de dijk'. In 1924 werd een flink deel van de begraafplaats geruimd en werd de rest van de huizen aan de Westzaanstraat gebouwd. In 1956 werd het laatste stukje geruimd, waarna hier een kinderspeelplaats ingericht en een onderstation van het GEB gebouwd werd, nu van de NUON. Dat raakte in de jaren overbelast met het gevolg dat door onacceptabele straling in 2006 de kinderspeelplaats ontruimd moest worden en er een hek rond het station geplaatst werd.



Spaarndammerbuurt

Met de annexatie van de Noordzeekanaaloever werd een klein agrarisch gebied ter weerszijden van de Spaarndammerdijk ingekapseld. In 1857 nam de gemeenteraad het besluit het Amsterdamse deel van de Overbraker Binnen- en Buitenpolder te verkavelen voor toekomstige bebouwing. De belangrijkste secundaire weg naast de dijk was de landelijke Notweg, die vlak voor zijn verdwijnen diverse malen is vereeuwigd. Ook aan de Spaarndammerdijk stond diverse bebouwing die vlak bij de stad en bij Sloterdijk in clusters dicht tegen elkaar stond.

In 1880 werd voor de geplande buurt een voorlopig stratenplan ontworpen met heel andere straatnamen dan er daadwerkelijk zijn gekomen. De 2e Spaarndammerstraat werd uiteindelijk Houtrijkstraat, de dwarsstraten 1e, 2e en 3e Spaarndammerdwarsstraat respectievelijk Zaandijk-, Assendelft- en Knollendamstraat. De

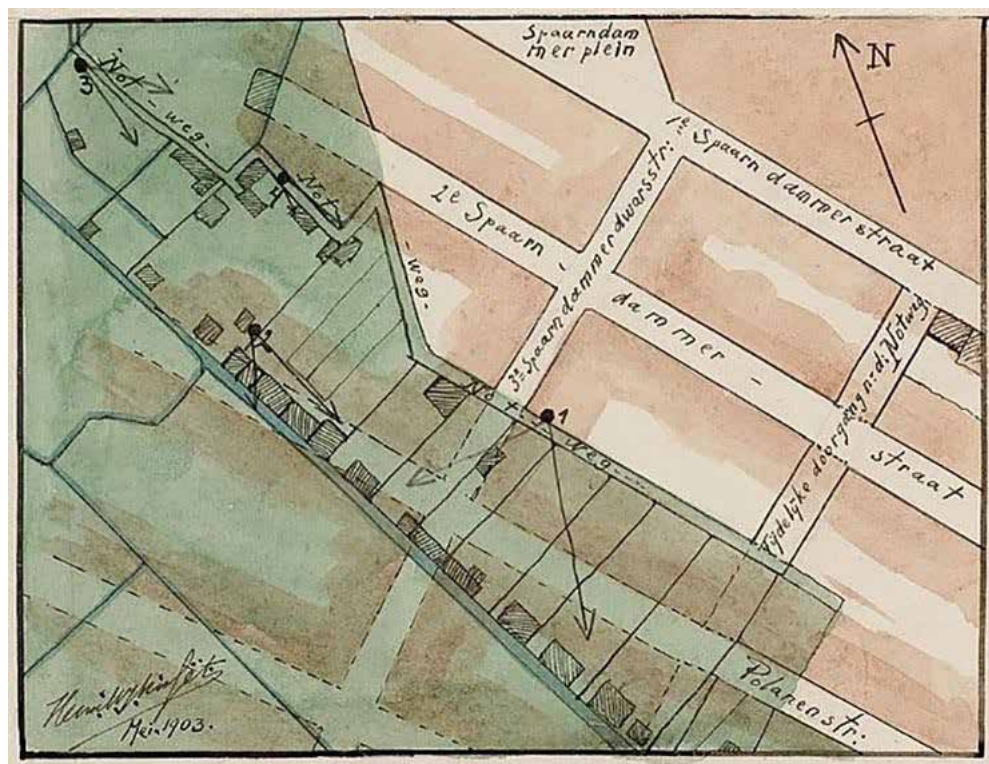


Houtrijkkade, die aan een nooit uitgevoerd kanaaltje zou komen werd de Wormerveerstraat. Voor de bebouwing werd een concessie verleend aan een particuliere ontwikkelaar annex architect N. Redeker Bisdom c.s. die ook elders in de stad zeer actief was.

Dit was nog maar een fractie van het stratenplan dat er uiteindelijk gekomen is. In 1913 kwam er een volgend deelplan voor het gebied van de Notweg. Deze landelijke weg, op polderpeil ge-

Boven: Dit is hetzelfde deel van de Spaarndammerstraat als de tekening links met de bebouwing die Redeker Bisdom hier bedacht had.

Links: Deze bebouwing stond aan de Spaarndammerdijk, voordat de Spaarndammerstraat gerooid werd. Deze tekening maakte Misset in 1907 voordat dit stuk afgebroken werd en vervangen door de nieuwbouw van de foto boven.



leggen, slingerde zich in wilde bochten ongeveer parallel aan de Spaarndammerdijk. Een dwarspad verbond de Notweg met de oorspronkelijke bebouwing aan de dijk tussen de Assendelft- en Knollendamstraat. De hele Notweg was in bezit van één eigenaar die zijn hele bezit in 1875 liet veilen, wat de stad in 1913 opzadelde met een hoop onderhandelingen met verschillende eigenaren. In

Boven: In 1907 legde topografisch tekenaar Misset de Notweg voor ons vast. Op deze plattegrond is te zien hoe de Notweg door het ontworpen stratenplan slingerde.

Rechts: De Notweg in 1907. Deze landelijke bebouwing moest wijken voor de aanleg van het meest westelijke deel van de Spaarndammerbuurt tot de spoorbaan naar Zaandam.

1914 ging de gemeente tot onteigening over en in 1915 kon ze de grond ter beschikking stellen aan drie woningbouwverenigingen die gezamenlijk het terrein binnen Spaarndammerdijk, Zaan- en Oostzaanstraat volbouwden met als revolutionaire nieuwigheid een groen binnenhof, het Zaanhof. Eén der verenigingen was de woningdienst van de HIJSM die de woningen aan de Zaanstraat tegen de eigen spoorlijn voor zijn rekening nam. Er werden vier architecten aangetrokken: Tjeerd Kuipers, Arnold Ingwersen, Wim Greve en de eerder genoemde Herman Walenkamp. Het rustgevende binnenhof was aan de tuindorpgedachte verwant, een En-



gelse stroming die in Nederland vele aanhangers kreeg. Greve was later ook in Tuindorp Watergraafsmeer (Betondorp) actief. Grenzend aan dit complex bleef een driehoekig perceel over waarvoor Amsterdamse School-architect Michiel de Klerk in 1917 opdracht kreeg om voor woningbouwvereniging Eigen Haard een blok woningen te bouwen. Aan de Oostzaanstraat stond al een schoolgebouw, dat De Klerk maar in zijn woningen moest integreren. Dit complex is beroemd geworden als Het Schip en markeert, samen met het blok woningen in de P.L.Takstraat voor De Dageraad, het hoogtepunt van deze bouwstijl die geen bouwstijl mocht heten. In het voormalige postkantoor in dat blok is museum Het Schip in gevestigd. Zie ook het kader 'Amsterdamse School'.



In 1927 werd in de Hembrugstraat pas verder gebouwd en in 1928 werden de omvangrijke blokken 'gemeentewoningen' ten noorden daarvan (o.a. aan het Zaandammerplein) gebouwd, ontworpen door architect De Bazel.

Boven: Zo integreerde Michiel de Klerk een bestaande school in 'zijn' woningblok aan de Oostzaanstraat. Het Schip (1917), waar dit een onderdeel van is werd een schoolvoorbeeld van de Amsterdamse School.

Links: Het Zaanhof is een groen binnenhof en stiltegebied. Vier architecten bouwden voor drie woningbouwverenigingen een groot blok arbeiderswoningen tussen Spaarndammerdijk, Oostzaanstraat, Zaanstraat en Hembrugstraat. De woningen op de foto verraden de handtekening van architect Walenkamp, die we ook aan de Tasmanstraat zagen bouwen.



*Boven: Oostzaanstraat, rechtsboven: Zaandammerplein 1927-'28 - Onder links: van de Uitgeeststraat kom je alleen via een trap op de Spaarndammerdijk
Onder midden: binnenruimte Houtrijkstraat/Spaarndammerstraat, rechts: het tv-tijdperk is aangebroken, de duivenmelker overdreef wel een beetje met z'n hok*



Rood bolwerk

Zoals een arbeidersbuurt betaamde was de Spaarndammerbuurt rood. Dat werd in verkiezingstijd duidelijk als de vensterbanken rood kleuren van de posters. Dat waren geen posters achter het raam, maar tweezijdige kartonnen posters op stokken, die aan het kozijn getimmerd werden. Daarbij boden socialisten op tegen communisten, maar rood was de dominerende kleur. Dat werd ook duidelijk bij stakingen en niet alleen in de crisistijd maar ook nog in de 50-er jaren kwam menigmaal de politie met 'blanke sabel' eraan te pas. De landelijke pers haalde de huurstaking van juli 1931. Geheel tegen de tijdgeest in hadden enkele particuliere verhuurders, waaronder grotere maatschappijen, besloten de huren te verhogen. De huurders, nagenoeg

zonder uitzondering, pikten dat niet en organiseerden zich in een comité van verzet. Het oude huurbedrag werd op een bankrekening van het comité gestort, waarop de verhuurders naar de kantonrechter stapten. Met een vonnis in de hand werd aansluitend bij wijze van proef iemand de huur opgezegd en een deurwaarder moest dat vonnis aanzeggen en de ontruiming bij een werkeloze arbeider in de Nova Zemblastraat 97 doen uitvoeren. Honderden actievoerders stonden de deurwaarder op te wachten en begeleidden hem tot de voordeur, wat tot een hevige

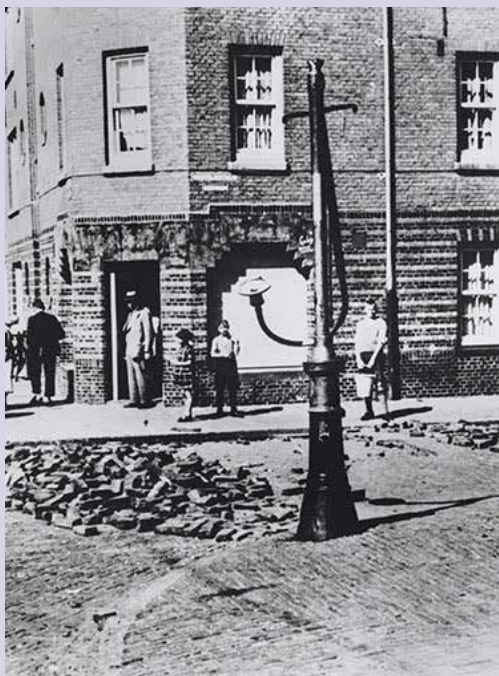


consternatie leidde. De bewoner was niet aanwezig maar er moest wel ontruimd worden. De ingeschakelde verhuizer weigerde echter de inboedel naar beneden te brengen en een opgetrommelde kruier zag er wijselijk ook van af. Toen werd de etage door een aantal vrouwen bezet en droop de deurwaarder onverrichter zake af. Met bemiddeling van de Gemeentelijke Woningdienst startte de verhuurder de volgende dag onderhandelingen met de onwillige huurders. Eind juli werd volledig aan de eisen van de huurders voldaan, wat vele reacties in het hele land tot gevolg had.

Boven: Een kruidenierswinkel in de Assendelftstraat geplunderd -1934.

Links: Bij het minste of geringste werd de straat opgebroken, om de politiecharges te bemoeilijken en om munitie bij de hand te hebben. Deze foto werd gemaakt in de Hembrugstraat tijdens het Jordaanoproer juli 1934.

Onder: Huurstaking in de Spaarndammerbuurt -1931. De deurwaarder (met gleufhoed) waagt zich in het hol van de leeuw.

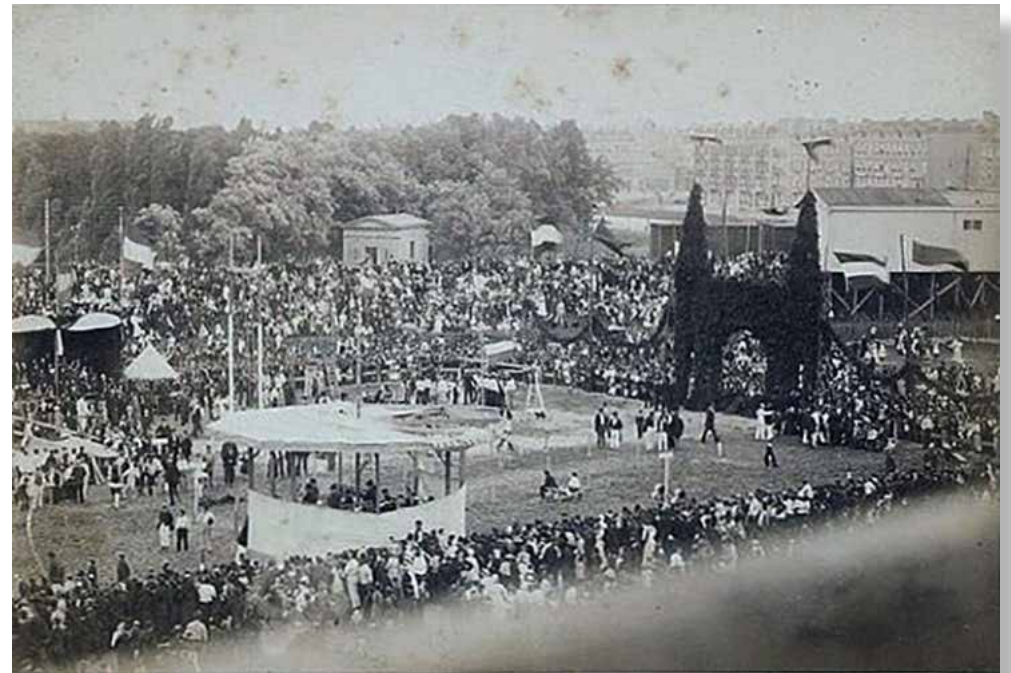




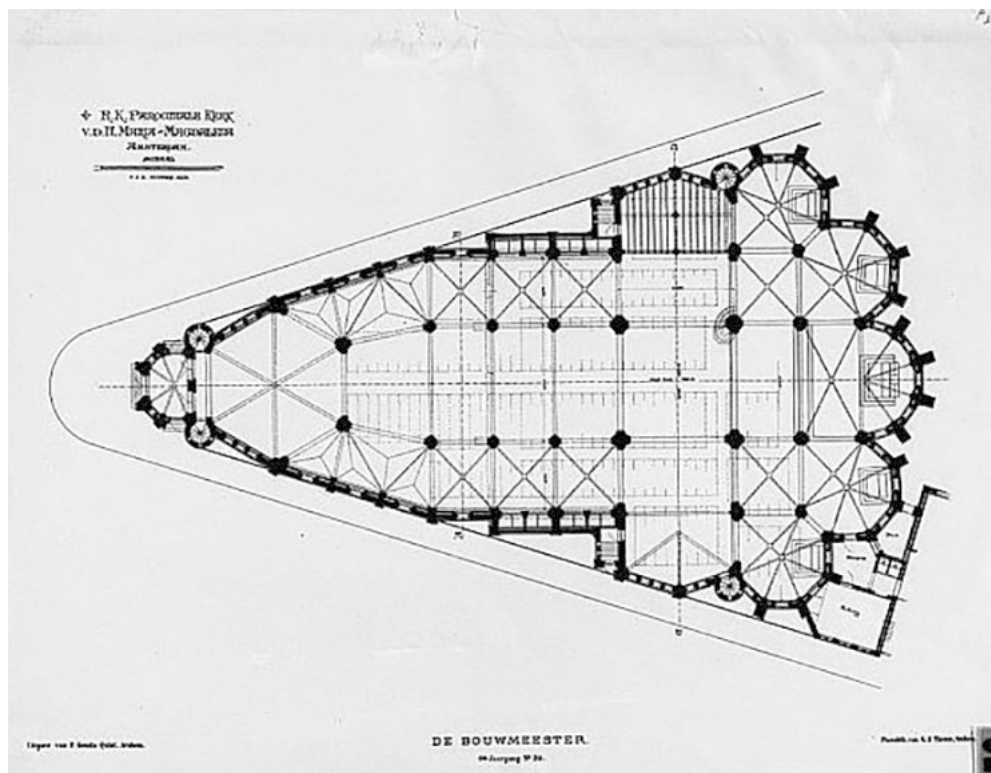
Sint Maria Magdalenakerk

In de nog zeer jonge Spaarndammerbuurt werd in 1887 de parochie van St. Maria Magdalena opgericht en kapelaan Konings benoemd tot bouwpastoor. Er werd snel een houten noodkerk gebouwd, die ongeveer gestaan heeft waar nu het treinviaduct is, die hetzelfde jaar nog gereed was en gewijd werd. Het was voor een piepkleine parochie in een arbeidersbuurt geen kleinigheid om fondsen bij elkaar te brengen voor een kerkgebouw. Toch kon zij in 1888 al een stuk grond kopen tussen de spoordijk, Spaarndammer- en Zaandijkstraat. Als grote verrassing besloot de stad opeens dat er nodig een straat langs de spoordijk diende te komen

*Links: De Sint Maria Magdalenakerk (1891-1967), een creatie van Pierre Cuijpers
Onder: De eerste steen werd gelegd in 1890, een jaar later werd de kerk gewijd.*



(Zaanstraat) en vorderde daarvoor een flinke strook grond van het kerkbestuur, om niet, zoals zij dat gewoon was van aanwonenden. Het kerkbestuur meende daarentegen dat de stad die grond terug mocht kopen en de regering besliste dat de stad ongelijk had. De vergunning voor de kerkbouw werd op 14 september 1889 door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland verleend. De eerste paal ging in oktober nog de grond in en nog datzelfde jaar ook de laatste. Op 17 april 1890 legde pastoor Konings de eerste steen (zie foto p.29). In 1½ jaar tijd bouwde P.J.H. Cuijpers op dat onmogelijk driehoekig perceel een van zijn betere scheppingen. Aannemer was J. van Groenendaal uit Nieuwer-Amstel. Op 20 april



1891 verrichtte mgr. Bottemanne de consecratie van de kerk. Het inrichten van de kerk duurde veel langer. In 1913 kreeg de kerk zijn eerste gebrandschilderde raam en in 1925 schilderde kunstenaar Hermans de kruiswegstaties.

Zoals bij veel kerken van Cuijpers ging die bouw véél te snel en te slordig; ook Cuijpers maakte zich regelmatig schuldig aan revolutiebouw. Dat is echt jammer, want de kerk was geslaagd te noemen. Vooral na de bouw van het treinviaduct betekende de kerk een grandioos entree van de buurt. In 1964 werd het duidelijk dat het onderhoud en de benodigde reparaties aan het gebouw niet meer door de parochie opgebracht konden worden. Nog voor het 75-jarig bestaan moest het kerkbestuur besluiten dat de kerk afge-



broken zou worden. In 1967-'68 werd de kerk alweer afgebroken wegens bouwvalligheid.

De rest van het grondstuk was in gebruik voor een pastorie, een R.K. lagere school en het klooster St. Leo.

Nou kun je je afvragen hoe zo'n kleine katholieke gemeenschap in zo'n rood bolwerk als de Spaarndammerbuurt functioneerde.

Tot overmaat van ramp besloot de katholieke woningbouwvereniging de huizen voor zijn leden in de Kromme-

niestraat te bouwen en het idee dat de kerkgang op zondagmorgen een soort spitsroedenlopen inhield is niet ver gezocht. Toch lag dat veel gematigder! De band van de ene arbeider met de andere was veel sterker dan dit soort verschil in opvattingen. Politieke tegenstellingen waren altijd heftiger dan religieuze en daarbij mag je

Boven: Afbraak St. Maria Magdalenakerk 1967-'68

Rechts: Alleen de fundamenteën staan nog. Eerst werd dit kinderspeelplaats.

Re.bov.: Deze foto uit 2005 laat het Domela Nieuwenhuisplantsoen op dezelfde plek zien. Dezelfde huizen nu rechts op de foto.



het links-radical gedachtegoed op hetzelfde vlak als religie zien. Ik denk dat de deurwaarder die bij de huurstaking (zie hierboven) een woning in de Nova Zemblastraat moest ontruimen pas echt aan 't spitsroedenlopen was.





Fragment van een stadsplattegrond uit 1922 met de Zeehelden- en Spaarndammerbuurt. In die laatste buurt zijn nog enkele lege plekken te bekennen, ten noorden van de Hembrugstraat. De kwaliteit van de woningen werd met het bouwjaar beter; de revolutiebouw van de Houtrijkstraat bijvoorbeeld ging over in riante woningen die eind 20-er jaren gebouwd waren en de bijnaam 'fluwelen eindje' kreeg. Het Zaanhof is hier niet groen en het Zaandammerplein weer wel, terwijl het precies andersom zou worden. Op dat laatste plein kwam een grote speeltuinvereniging.



De landelijke Spaarndammerdijk

Op z'n minst de Spaarndammerbuurt heeft altijd een innige band gehad met de Spaarndammerdijk, die tussen de buurt en het dorp Sloterdijk lag. Aan die dijk waren vele voetbalvelden waar een deel van de mannelijke bevolking zondagmiddag naar toe trok. De grootste publiekstrekker was DWS want dat speelde in de 1e klasse. Ook waren er twee volkstuincomplexen langs de dijk: Nut en Genoegen en Slotermeer met daarnaast de schooltuinen, waar de lagere schooljeugd kennis maakte met waterkers, radijs en uitge-

Boven: De landelijke Spaarndammerdijk in 1805

Rechts: De toegangspoort van volkstuincomplex Nut en Genoegen. Door het lage polderpeil staat het hier weer eens half onder water.

schoten kropsla. Op Sloterdijk stonden we als kind stonden we uren gefascineerd te kijken door de ramen van de Coca-Cola-fabriek. Na de droogmaking van het IJ was de Overbraker Buitenpolder in de bemaling van de IJ-polder opgenomen. Frappant was het verschil tussen de gesteldheid van noordelijk en zuidelijk van de dijk. Terwijl in de Buitenpolder landbouwgewassen als maïs konden groeien had het voetbalveld van De Germaan in de Binnenpolder de grootste moeite om het veld bij regenachtig weer bespeelbaar te houden.

Na De Germaan en een weiland was nog de R.K. begraafplaats Sint Barbara, die in 1893 gewijd werd door de deken van Amsterdam. Er tegenover een aftandse speeltuin waar je alleen toegang kreeg als je 'iets gebruikte' maar meestal geen geld voor had.



Amsterdamse School

Boeken zijn er vol geschreven over de verrichtingen van een stel jonge honden die zich architect noemden. De vingeroefeningen hadden ze gedaan in dienst van architect Eduard Cuijpers. Onder Van der Meij, bij de bouw van het Scheepvaarthuis aan de Prins Hendrikkade (1912-'16), kregen zij hun kans zich te bewijzen. In-tussen vrienden geworden richtten de jonge architecten de vereniging Architectura et Amicitia op die definitief brak met de gangbare praktijk van die eeuwige namaak in allerlei neostijlen. Voor de volledige geschiedenis van de architecten van de Amsterdamse School [klikt u hier](#).

Onder protectie van de directeur van de Gemeentelijke Woningdienst Arie Keppler, woningbouwvereniging Eigen Haard en aannemer Hille kreeg een van hen, Michiel de Klerk, de kans om drie woonblokken te bouwen aan het Spaarndammerplantsoen. Het eerste in 1913-'14 aan de noordzijde van het plantsoen, in 1914-'18



aan de zuidzijde en in 1917-'21 schuin tegenover tussen Oostzaan-, Hembrug- en Zaanstraat. Deze complexen trekken tot vandaag aan toe duizenden architectuurstudenten en geïnteresseerden naar de Spaarndammerbuurt. In de voormalige kleuterschool aan de Oostzaanstraat (foto p.26) heeft zich het museum Het Schip gevestigd dat zich speciaal met deze stijlgroep bezighoudt.

Boven: Spaarndammerplantsoen, het tweede blok van Michiel de Klerk.
Links: Presentatietekening voor Het Schip, het blok woningen, school en postkantoor tussen Oostzaan-, Hembrug- en Zaanstraat.



Oude Hemweg

Tot in de 50-er jaren was een oude weg met een onduidelijke bestemming aan het Noordzeekanaal nog rudimentair aanwezig: de Hemweg, die na het leggen van de Nieuwe Hemweg automatisch de 'Oude' werd. In die weg lag een brug over een water dat na verbreding de Mercuriushaven werd, de toegang naar o.a. het nieuwe Houtveem. Met de werkzaamheden aan die haven moest de brug verdwijnen en een geluk was dat de Rotterdammerbrug over de Singelgracht bij het 1e Marnixplantsoen aan vervanging toe was.

*Boven: De Superfosfaatfabriek in 1917. Verpakking van de kunstmest in jute zakken.
Rechts: Baggeren van de Mercuriushaven met de brug in de Oude Hemweg op de achtergrond. Dit werd de tweede Rotterdammerbrug.*

Dat werd de tweede 'tweedehands' brug op die plek, nadat de eerste in Rotterdam gekocht was. Vandaar de naam. De Hemweg was voor de Spaarndammerbuurt een verbindingsweg naar Amsterdam-Noord en de verdwenen brug werd gecompenseerd door een pontje. Ook over het Noordzeekanaal was een veerpontje, waarna je in Tuindorp Oostzaan kwam. Aan de westoever van het kanaal stond de Superfosfaat, een kunstmestfabriek, die een doordringende stank verspreidde en de hele omgeving wit kleurde van de uitgestoten meststof. Iedereen die op die fabriek werkte was zich heimelijk bewust van de gezondheidsrisico's die men liep en de overmaat van zorg voor het personeel en de activiteiten voor de kinderen van het personeel in die jaren tonen aan dat ook de directie de activiteiten niet koosjer vond.



Boer Sjors

Boer Sjors was een zonderling die ons kinderen aantrok en afstootte tegelijk. Hij woonde in een soort Pipo-wagen in de Buitenpolder en werd steeds verder omringd en weggeduwd door de nieuwe havens (Vlothaven, Mercuriushaven) en de bouw van de Hemweg-centrale. Hij had geen radio, tv, elektriciteit of stromend water. Het land was van hem, hij wenste niet te wijken voor de opdringerige nieuwe tijd. Boerderij Welgelegen noemde hij zijn bedoeninkje. Hij onderscheidde zijn medemensen in boeren en flatkatten of stadsratten. Politici noemt hij waardeloos en de rest stoffelig. Dokters en ambtenaren hoonde hij weg. Toen Sjors van een hek af sprong en op een plank met opstaande spijker belandde doorboorde die zijn voet. Hij pakte een stuk krant en wikkelde dat om zijn voet en stapte in zijn klomp om zijn werkzaamheden voort te zetten. Boer Sjors hield kippen, die ooit wit waren geweest, net als Sjors zelf. Zijn hele omgeving en hijzelf waren permanent dringend aan een wasbeurt toe. 's Maandags stond hij met scharreldescharreleieren op de Noordermarkt en dan rook je hem al van verre. De nooit op zijn mondje gevallen Jordanees vertelde hem menig keer dat 'ie eens in bad



moest met zijn kippen en eieren d'r bij. Boer Sjors sloeg dan helemaal op tilt, tot grote hilariteit van de omstanders! Het resultaat was dat je als kind een arsenaal aan vloeken en schuttingtaal bijleerde. Maar het mooiste was als ie dan ook nog met zijn koopwaar ging gooien!

De nieuwsgierige jeugd jaagde hij meestal van zijn grondstuk weg, die dan ook vol ontzag het hazenpad koos. Toch had hij ook regelmatig jongelui op bezoek, die hem een handje hielpen met zijn 'fokpaarden'. Toen in 1955 Murugan zijn officiële intocht in de Spaarndammerbuurt hield, liep Boer Sjors echter voorop in de stoet met zijn bokkenwagen. Toch een kindervriend? Over Murugan leest u later nog meer!



Openbaar vervoer

In 1906 ging tramlijn 5 vanaf het Haarlemmerplein doorrijden naar de Spaarndammerbuurt. Tijdens WO2 reed er helemaal geen tram maar in 1945 werd besloten om de wat erg lang geworden lijn 5 in tweeën te knippen. Het westelijke en drukste deel van de route Oostzaanstraat-Centraal Station werd in 't vervolg door tramlijn 12 gereden. Dat was de tijd van de beruchte remmen van de Amsterdamse trams en het stadsarchief ligt vol met foto's van aanrijdingen her en der in de stad. De tram hield het 10 jaar vol, om in 1955 omgezet te worden in een busdienst onder het zelfde lijnnummer, ter verbetering van de verkeersstromen in de Haar-

Boven: Tramlijn 12 op het moment dat hij over de Eenhoornsluis de Haarlemmerdijk oprijdt.

Rechts: Buslijn 12 op zijn halte aan het Nassauplein

lemmerstraat en de Haarlemmerdijk. Als je niet te beroerd was een paar kilometer te lopen kon je van het Nassauplein tram 18 (later bus L) naar Sloterdijk nemen of op het Haarlemmerplein lijn 10 (na 1951 tram 3; tussen 1942 en '51 reden er geen trams door de Planciusstraat). Diezelfde lijn 10 en later 3 waren de steun en toeverlaat voor de Zeeheldenbuurt. Al sinds 1900 reed deze tram als lijn 10 tot het Haarlemmerplein om in 1907 verlengd te worden tot de Zoutkeetsgracht. Lijn 10 was de oudste geregelde tramdienst van Amsterdam en ook steeds een der langste lijnen. Ze volgde min of meer consequent de voormalige schans langs de omwal-ling: Planciusstraat, Marnixstraat, Weteringschans en Sarphatistraat. Een deel van die route werd al door paardentrams van de AOM verzorgd en zodra die overgenomen was door de GVB kreeg ze het lijnnummer 10. In 1942 werd lijn 10 verlegd naar de Van Hallstraat en in 1944 stopten alle tramlijnen.



Murugan

In 1954 schreven het wijkcentrum en de beheerster van het kinderbadhuis in de Zaanstraat, mevrouw Van Dusschoten, een brief aan president Pandit Nehru van India. Mevrouw vond dat het voor de buurtkinderen goed zou zijn als ze een olifantje zouden krijgen. Verzorgd kon het wel in Artis worden. Dat zelfde jaar nog schonk Nehru de kinderen van de Spaarndammerbuurt de bijna twee jaar oude olifantstier Murugan, die enkele maanden later per schip arriveerde. Inderdaad verhuisde het dier meteen naar Artis waar ze met een mannetjesolifant best tevreden waren. Op 4 juni 1955 hield Murugan zijn triomfantelijke intocht in de Spaarndammerbuurt met een paar oppassers van Artis verkleed en geschminkt als Indiërs. Tot onze



stomme verbazing werd de stoet geopend door onze eigen ‘dorpszonderling’, Boer Sjors met een bokkenwagen. Boer Sjors hoefde niet geschminkt te worden, die had een volmaakt naturel ‘Indisch’ kleurtje van zichzelf.

De nauwelijks verholten blijdschap in Artis om een mannetjesolifant die voor nageslacht ging zorgen werd al snel de grond in geboord. Murugan had daar geen kaas van gegeten en prefereerde de dagelijkse wandelingen met zijn oppasser door de dierentuin. Het werd het lievelingsdier van de Artisbezoekers en ook de olifantkoeien waren dol op hem. Murugan werd een kanjer van een olifant van 6000kg en is 50 jaar oud geworden, de oudste olifant ooit in een Europese dierentuin. Maar in 2003 was hij ook echt op en de dierenarts heeft een handje moeten helpen. De olifanten hebben die dag hartverscheurend getreurd. De foto links is van 1955, de foto boven van 1999.



Jongste geschiedenis en toekomstplannen

mede onder redactie van Jaap Schoen, een buurtbewoner. Dat de hier besproken buurten ‘roodgekleurd’ waren ontdekte de gemeente Amsterdam en een rits projectontwikkelaars aan den lijve. Toen bijna alle industrie uit de buurten verdwenen was konden er vanaf 1970 voor de vrijkomende percelen plannen gemaakt worden. Daar heeft de buurt zich vol op gestort en door geforceerde inspraakronden ervoor gezorgd dat de bewoners zelf hun toekomst bepaalden. Het tij zat mee door wethouders als Jan Schaefer

Boven: De Houtman, van tabakspakhuis tot wooneenheden.

Rechts: Vestiging van de Technische Unie aan de Van Noordtkade. Het oudste deel is een stuk van de WSR uit 1913, de rest is nieuwbouw en achteraan zijn nieuwe woningen gebouwd. Men is ook al begonnen met het deels dempen van de gracht.

(van 1978 tot 1986, “In geouwehoer kan je niet wonen”) en Louis Kuipers (van 1970 tot 1982, AJC- en NVV-achtergrond) en doordat het fenomeen ‘industrieel erfgoed’ furore maakte. De verdwenen industrie aan het Westerkanaal maakte plaats voor woningbouw, nieuwbouw maar ook in verbouwde fabriekspanden. De Houtman is een der bekendste voorbeelden daarvan. Na in 1983 gekraakt te zijn (43 krakers, zie foto p.12) werd de rij pakhuizen in 1984 verbouwd tot 51 woningen en 37 HAT-eenheden. De enorme diepte maakte het mogelijk het gebouw ‘uit te kernen’ en daardoor een binnenplaats te creëren die vanaf de Nova Zemblastraat toegankelijk is. De architect was Lambertsma.

De sloop van de Wester Suiker Raffinaderij leverde zo’n 7000 m² grond op waar de gemeente wel weer gepaste industrie wilde vestigen. Ook daar had men weer niet met de bewoners gerekend en na veel bakkeleien bleef het bij de bestaande vestiging van de



Technische Unie met een nieuw kantoorgebouw voor ze en voor de rest woningbouw. Bij nader inzien is de gemeente Amsterdam trots op het eindresultaat en blij dat de bewoners hun poot stijf hielden.

Ook de pakhuizen van de Deli Mij aan de Houtmankade zijn omgebouwd tot woon- en kantoorruimte. Hun drie pakhuizen in de Nova Zemblastraat zijn bedrijfsruimte gebleven.

Aan de zuidkant van de Van Noordtgracht is er ook nog wat industrie gebleven. Een deel van de rondlopende grachten werd gedempt en er werden nieuwe straten geroid. Het Suikerplein moet de herinnering aan de WSR levend houden.

In de Spaarndammerbuurt speelde zich hetzelfde scenario af.



Toen de ergste revolutiebouw van de Polanenstraat afgebroken was kwamen er grootschalige bejaardenvoorzieningen, maar niet zonder slag of stoot. Daar werd stevig actie voor gevoerd. Toen bejaardenoord De Bogt en bejaardenhof Westerbeer in 1980 geopend werden, alweer door een trotse wethouder, had de buurt een behoorlijke facelift ondergaan.

Wethouder Schaefer heeft nog een kernachtige uitdrukking geïntroduceerd: de Spaarndammerbuurt was in de jaren 1915-1930

Boven: Zaandammerplein, proefwoning om de renovatieplannen aan de bewoners toe te lichten.

Links: De tot appartementen verbouwde pakhuizen van de DELI Mij aan de Houtmankade in 2010



een voorbeeld voor stadsontwikkeling geweest en vandaag nog een keer voor stadsvernieuwing. De eigenlijk best onmogelijke gemeentewoningen aan de Spaarndammerdijk, Zaandammerplein, Oostzaanstraat en het fluwelen eindje van de Houtrijkstraat, met een spoelhok in plaats van een keuken en met onhygiënische inpandige vuilstortkoker, werden heringedeeld. Daarbij werden soms van 4-kamerwoningen 2-kamerwoningen gemaakt, soms twee woningen naast elkaar en soms twee boven elkaar samengevoegd tot woningen met afmetingen die bij onze tijd passen. Criticasters werden over de streep getrokken door een proefwoning te renoveren.

*Boven: De nieuwe bedieningspost van de Westerkeersluis, brug nr.346.
Rechts: Bouwfoto van hetzelfde brugwachtershuis.*

Westerkeersluis

In de uitmonding van het Westerkanaal ligt de Westerkeersluis, ofwel brug 346 die de Tasmanstraat met de Van Diemenstraat verbindt. Die maakt deel uit van de stadsroute S100, de autoroute rondom de binnenstad van Amsterdam. Omdat hier veel verkeer overheen gaat is de brug in 2006 aangepast. Omdat de brug oorspronkelijk de Nova Zemblastraat met de Roggeveenstraat verbond zat er in de nieuwe verbinding een rare knik, die onhandig was voor zowel het rechtdoor gaand als het afslaand verkeer richting Houtmankade. De aanpassing van het brugdek betrof, behalve de belijning ook een verbreding van het voetgangersgedeelte aan de zijde van het brugwachtershuis. Dat moest daarom verplaatst worden en de nieuwe bedieningspost werd wel op de voet van de oude geplaatst maar hangt over de rand van het brughoofd.





Oude Houthaven

Het merendeel van de houtopslagloodsen langs de Oude Houthaven is verdwenen, Ambagtsheer & Van der Meulen houdt als een der weinigen nog stand aan de Gevleweg met een enkele loods. De plannen voor woningbouw op het terrein tussen haven en Spaarndammerdijk werden op de lange baan geschoven, waardoor de ruimte kon worden gebruikt voor tijdelijke woningen. Dit werden wisselwoningen van de woningcorporaties, gebruikt als tijde-

Boven: De houtopslag langs de Oude Houthaven heeft plaats gemaakt voor tijdelijke woningen en studentenhuisvesting. Voor de wal lag tot 2009 de Rochdale One.

Re.bov: Containerwoningen in de Houthaven.

Rechts: Tijdelijke woningen tijdens renovatie van huurwoningen.

lijk onderkomen voor huurders tijdens de renovatie van hun huurwoning en als woning voor studenten. De woningen zijn deels van hout gebouwd en deels van zeecontainers, zoals we op meer plaatsen in de stad kunnen zien. Tot 2009 heeft ook het schip Rochdale One in de Houthaven dienst gedaan als studentenhuisvesting. De tijdelijke woningen zouden in 2009 moeten verdwijnen maar staan er nu – eind 2010 – nog steeds.





Populair in de Houthaven waren uitgaansgelegenheden als 'Paviljoen aan het IJ' waar veel studenten hun ontmoetingsplek hadden. Iets verder lag 'Pont 13', een restaurant dat gesitueerd was op een oude GVB-pont die oorspronkelijk achter het Centraalstation dienst deed. Dit restaurant is in 2009 versleept naar de nieuwe Haparandadam.

Later kwam daar 'Strand West' bij, dat aangelegd werd op de zandvlakte tussen de studentenwoningen en de Danziger Bocht. Lees vooral: <https://issuu.com/teleos/docs/goudvoorhoutmagazine01/19>

*Boven: Strand West met op de achtergrond de studentenhuisvesting in zeecontainers
Li.bov: Pont 13, een restaurant op een oude IJ-pont van het GVB.*

Links: Strand West in 2007

In 2008 is de Haparandadam aangelegd, die de Danzigerkade met de strekdam in het IJ verbindt. Aan de binnenkant van de dam zijn passantenligplaatsen voor de binnenvaart. Pont 13 is in 2009 naar de Haparandadam verplaatst en aan het einde van de dam zal het REM-eiland komen te staan. Het stalen onderstel is al in de zomer van 2010 geplaatst en de opbouw in 2011. Het REM-eiland was in 1965 de bakermat van de Nederlandse commerciële televisie. De anti-REM-wet maakte vier maanden na de eerste uitzending een einde aan de illegale uitzendingen. Daarna werd het een meetpost van Rijkswaterstaat en in 2006 werd het ontmanteld en in Vlijsingen aan de wal gebracht.

Het REM-eiland is in 2008 aangekocht door De Key en naar Delft-zijl overgebracht, waar het verbouwd zal worden. Na die verbou-



wing komt het eiland te staan aan de Haparandadam in de Houthaven. Er komt ondermeer een horecagelegenheid en het krijgt een maatschappelijke functie. De ambitie van eigenaar De Key is

Boven: Artist impression van het REM-eiland aan de Haparandadam.

Links: Artist impression van de Haparandadam.



om op het onderste dek de oorspronkelijke mediafunctie van het eiland terug te brengen en een plek te creëren voor exposities. Op dek 2 en 3 komt een restaurant met op het dakterras – 22 meter boven het water – een geweldig uitzicht.

Boven: Artist impression van de Waterpoort.

Re.bov: Artist impression van de Waterpoort bij nacht.

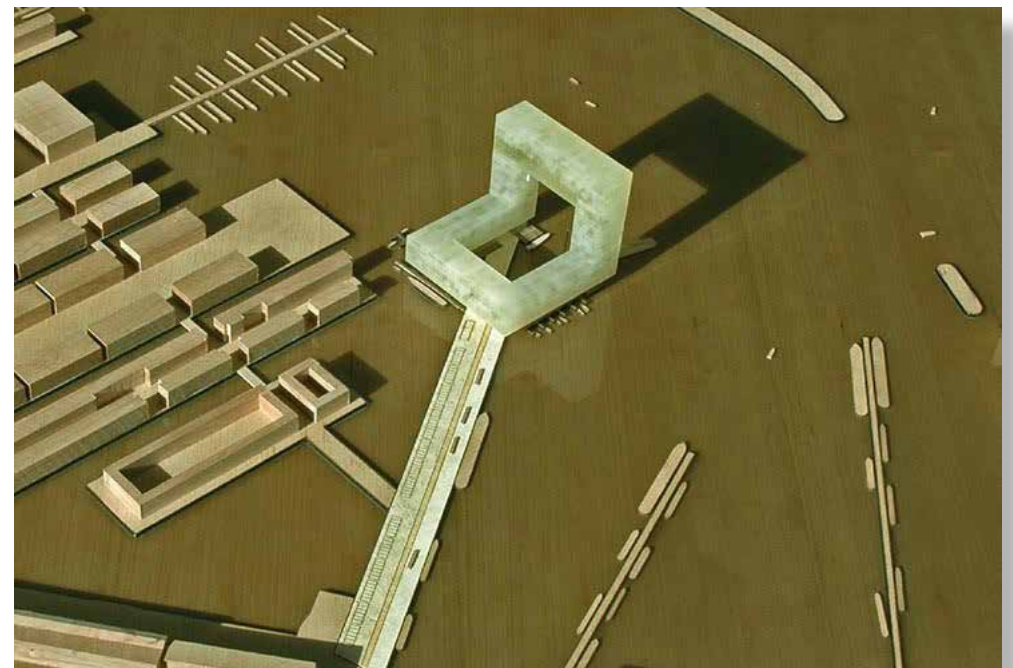
Rechts: Maquette van de Waterpoort aan de kop van de pontsteiger.

Waterpoort

Op de kop van de 'Pontsteiger' staat het gebouw 'Waterpoort' gepland. Dit hoogbouwproject zal veel invloed hebben op zijn omgeving. Vanaf het IJ, vanuit de Houthaven, vanaf de silodam en uit de Spaarndammerbuurt zal er zicht zijn op het gebouw. Het markeert de Houthaven aan het IJ en vervult de rol van bakken van deze nieuwe wijk.



Theo Bakker, november 2010



De topografische bijzonderheden van Amsterdams ontwikkeling

Middeleeuws Amsterdam

- De cope-ontginning van Amstelland
- Poorte 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
- Pleisterbeeldengietter 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

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

Diversen

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

Jaarboeken, enzovoort

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