

Jaarboek 2018 Theo Bakker's Domein

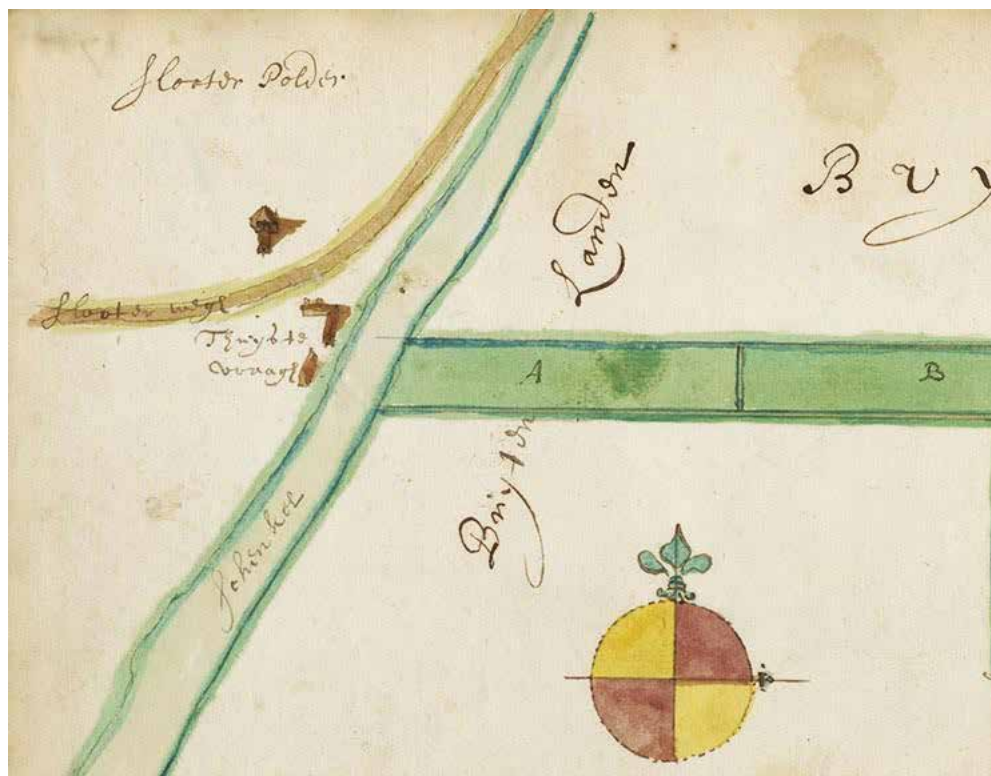


De afbeeldingen in dit boekje komen uit de Beeldbank van het Stadsarchief Amsterdam, tenzij anders aangegeven

Huys te Vraegh



Het is nu wel binnen de stadsgrenzen van Amsterdam, maar Huys Te Vraegh stond in Sloten. Om precies te zijn aan de Sloterweg die vanaf de overtoom in de Schinkel aansloot op de Heiligeweg ofwel de Overtoomseweg. De Sloterweg liep als Sloterstraatweg een stuk langs het water van de Schinkel naar het zuiden en boog daarna als Sloterweg af richting Sloten. Precies in die knik stond het huis, op een driehoekig erf, een sneb(betje). Hier ontstond een gehuchtje, compleet met herberg. Vandaag, sinds 1973, vinden we hier de Rijnsburgstraat die slechts enkelzijdig bebouwd is. De andere kant van de weg was en is nog steeds het grondstuk van Huys Te Vraegh



met een gelijknamige begraafplaats.

Hoe het huis aan zijn naam kwam is niet bekend. Ik bespaar u het fabeltje dat Maximiliaan van Oostenrijk op bedevaartreis van Sloten naar Amsterdam hier de weg vroeg. Weliswaar is zijn reis van Haarlem naar Amsterdam wel degelijk gedocumenteerd, maar of hij de weg ooit kwijt was valt te betwijfelen. Maximiliaan was voogd van de landsheer Filips de Schone en het is ondenkbaar dat de plaatselijke autoriteiten zo'n bezoeker wat lieten aanmodderen. Het was overigens een heel avontuurlijke reis want niet lang erna beschouwde men de weg boven de Lutkemeer langs als te gevaarlijk en raakte die in onbruik.

In 1618 of daaromtrent bouwde een Amsterdamse lakenfabrikant op dit punt een middelgroot landhuis waarna het gehucht tot een serieuze nederzetting uitgroeide. In die nederzetting was ook een

Boven: Begin van de Sloterweg met Huys te Vraegh. Links de Schinkel.

Links: .Kaart 13 uit kaartboek D van het Burgerweeshuis met Huys te Vraegh in de driehoek tussen Schinkel en Sloterweg.



scheepswerfje. Het huis wisselde opvallend vaak van eigenaar, maar meestal hadden zij met de textielindustrie te maken. Het langst hebben familieleden en erfgenamen van Van Helsdinghen het in bezit gehad, maar ze verhuurden het ook wel.

Het markante huis werd een merkteken voor de schippers die van de Nieuwemeer richting overtoom voeren. Eeuwenlang stond bij het huis een paal met sein in de vorm van een uitgestoken hand die de plaats aanduidde waarachter het zeil gestreken diende te zijn. In de buurt van het huis werd ook een steiger gebouwd als aanlegplaats voor de Leidse kagen.

Boven: Nog een keer Huys te Vraegh aan het begin van de Sloterweg met het jaagpad langs de Schinkel. Tekening door Hermanus Numan -1814

Rechts: Ingang van Huys te Vraegh aan de Sloterweg. Tekening door J. van Delden -1813

De hele zeventiende en achttiende eeuw was Huys Te Vraegh een statig herenhuis, maar later zakte het niveau en werd er zelfs een katoendrukkerij in gevestigd. Bij een overdracht in 1735 blijkt het grondbezit danig uitgebreid te zijn met een grote warmoezerij ofwel moestuin, compleet met eigen bebouwing. Dat extra stuk land gaat in de negentiende eeuw nog een rol spelen, maar daarover later. In 1809 brandde Huys Te Vraegh grotendeel af en de restanten werden met alle bijgebouwen van de hand gedaan. De brand was zonder twijfel door kookketels van de katoendrukkerij ontstaan. De nieuwe eigenaren herbouwden het huis in afgeslankte vorm en nu als 'lakenfabriek'.



Rechts: Huys te Vraegh in 1880. Fotograaf onbekend

Onder: .Begraafplaats Huis te Vraag. Foto: © Studio Koning

In 1890 werd dit huis weer afgebroken om de nabij gelegen scheepswerf flink te kunnen uitbreiden. Dat zou het einde van Huys Te Vraegh zijn geweest, ware het niet dat de eigenaar van de werf de moestuin met instemming van de gemeente Sloten veranderde in een begraafplaats voor de Protestantse gemeente, die de aloude naam 'Huis te Vraag' ging dragen. Het puin van de gesloopte bebouwing werd over de tuin verdeeld en daarover kwam een dikke laag zand. Er werden nogal wat mensen op deze begraafplaats begraven; de schattingen lopen uiteen van 12.000 tot 16.000 mensen. Toen in 1921 Sloten door Amsterdam geannexeerd werd kwam de begraafplaats 'midden' in de stad te liggen en ontmoedigde de stad hier verder te begraven omdat er frictie was ontstaan met de Wet op de Lijkbegroaving. Dat werd een getouwtrek van jewelste en pas in 1962 kreeg Amsterdam zijn zin en werd de plaats gesloten voor verdere begravingen. Door stevige lobby of door laksheid van de gemeentelijke

overheid is het nooit tot ruimen gekomen en is hier een pracht-park ontstaan.

Wk4-2018



Pakhuizen





Een stad als Amsterdam, met ooit duizenden pakhuizen, wekt de indruk dat er altijd al pakhuizen geweest zijn. Niets is minder waar. Het pakhuis ontstond pas gedurende de zestiende eeuw, uit noodzaak door

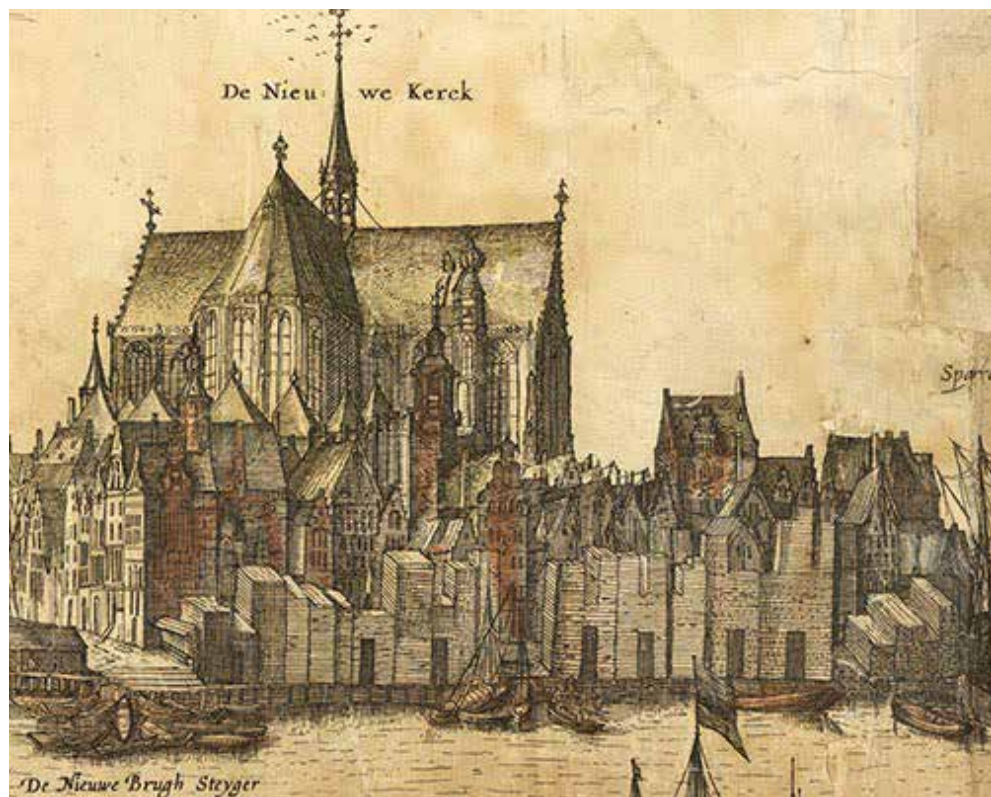


veranderende omstandigheden. De ingrijpendste verandering was het ongeschikt raken van het agrarische Noord-Holland voor landbouw en de noodgedwongen overschakeling op veeteelt. Graan moest nu ingevoerd worden en dat was het begin van de Oosterse Handel. Rond 1540 is voor het eerst sprake van een graanpakhuis in Amsterdam.

In een eerder artikel kwamen we de Schottenburgh aan de Krom Boomssloot tegen. Dat geldt voorlopig als oudste pakhuis in de stad en stond er al voordat de Lastage binnen de stad gesloten werd. [Lees nog eens](#) wat we eerder over de Schottenburgh vertelden.

Pakhuizen waren alleen nodig voor seizoensproducten, zoals graan. Het eerste product dat in Amsterdam van ver over zee ingevoerd werd, het Hamburgse bier, kwam het hele jaar binnen en werd via de binnenwateren direct doorgevoerd. Aan de Bierkade (Oudezijds Voorburgwal) stonden waarschijnlijk wel wat huizen met opslagcapaciteit maar het was ook heel gebruikelijk dat de vaten op de kade opgestast stonden. Ook voor hout, een tweede product van de Oosterse Handel, waren

*Boven: Bierkade (Oudezijds Voorburgwal tussen Oudekerksplein en Halsteeg) met opslag op de kade.
Links: Dubbelpakhuis Schottenburgh, een van de oudste pakhuizen in Amsterdam, zo niet het oudste.*



geen pakhuizen nodig. Ook hout werd op de kaden opgestapeld in speciale houttuinen aan de waterkant.

De meeste pakhuizen waren in de vijftiende en zestiende eeuw combinaties van woon- en pakhuis. Onder woonde de koopman en op de zolders – alle verdiepingen voor opslag heetten ‘zolder’ - werd zijn handelswaar opgeslagen. Transport van de goederen gebeurde door buitenwaarts hijsen tot de zolderluiken, waar de vracht naar binnen getrokken werd. Echte pakhuizen, waarvan elke bouwlaag een pakzolder was, werden bijvoorbeeld achter de woonhuizen in

Boven: Houttuinen op de Texelsekade, detail uit profiel door Pieter v.d. Keere ±1614
Rechts: Pakhuizen achter de Warmoesstraat ter weerszijden van de Guldenhandsteeg



Een woon-/pakhuis aan de Herengracht

Herengracht 203 wordt ook wel het Koopmanshuis genoemd. Het is een renaissancepandje in de trant van Hendrick de Keyser en kent drie lagen pakzolder met daaronder een woning en een souterrain. Het werd in 1618 gebouwd voor de uit Straatburg afkomstige wijnkoper Wolfert Webber. Hij bleef hier tot 1643 wonen, waarna het pand in vlot tempo steeds in andere handen overging en verschillende bestemmingen kreeg. Ergens in dit traject werd de waarschijnlijk bouwvallige geveltop vereenvoudigd, zoals op de foto helemaal rechts te zien is. Vanaf 1842 woonden en werkten hier verschillende leden van de familie Lublink waarvan de laatste telg het in 1892 legateerde aan de Evangelisch-Lutherse Gemeente. Die verhuurde het tot 1918, waarna het in bezit kwam van Victor van de Reis die in cosmetica handelde. Hij liet tussen 1918 en 1929 de gevel restaureren en de top reconstrueren (onder). Men wist dankzij het Grachtenboek van Caspar Philips (boven) ongeveer hoe die eruit gezien had. De zaak van deze Victor werd na zijn dood voortgezet door zijn weduwe en ging na verloop van tijd op in Revlon N.V., een der bekendere – nog steeds bestaande – cosmeticamerken. In 1973 verliet Revlon het pand en kwam dat in handen van de burens van 201: Van Lanschot-Vermeer & Co. Op dit moment wordt er uitsluitend gewoond. De laatst bekende vraagprijs voor het gehele pand (12 kamers waarvan 5 slaapkamer) bedroeg eind 2014 €3.250.000,-



*Afbeeldingen onder en boven:
AmsterdamseGrachtenhuizen.nl*





de Warmoesstraat aan het water van het Damrak gebouwd en in de buiten de stad gelegen Lastage.

De val van Antwerpen (1585) betekende de omslag in de Amsterdamse economie. De vlucht van veel Antwerpse handelsfamilies en de effectieve blokkade van de Antwerpse haven door de Zeeuwen maakten dat vooral Amsterdam de overslaghaven werd die Antwerpen voorheen was. Eind zestiende, begin zeventiende eeuw werden massaal pakhuizen gebouwd zoals we die nu nog in de stad vinden. Het succes van de Compagnieën op Oost- en West-Indië vroeg om gespecialiseerde opslagcapaciteit en liet de pakhuishbouw exploderen. Dat leidde tot afzonderlijke eilanden met nagenoeg alleen pakhuizen (Prinsen- en Realeneiland en Oostenburg).

Boven: Groenlandse pakhuizen Prinsengracht 40-44

Rechts: Pakhuizen op het Prinseneiland

Door die verschillende handel ontstonden speciale pakhuizen voor slechts één product(groep). In het verleden wijdden we al eens uit over de Groenlandse pakhuizen aan de Prinsengracht waarin alleen walvistraan opgeslagen werd. [Lees nog eens](#) dat stuk.

De import van rietsuiker deed een ander soort pakhuish ontstaan, waar het product in het pakhuish meteen verwerkt (geraffineerd) werd tot suiker. Zulke pakhuizen werden eerder ‘magazijnen’ ge-



noemd, voor de combinatie opslag en verwerken onder één dak. Ook het omvangrijke pakhuisareaal van de VOC op Oostenburg kende diverse magazijnen.

Vemen

In het begin van de zeventiende eeuw verenigden zich ploegen dragers zich in coöperaties die havengoederen in pakhuisen opsloegen, ook wel vemen genoemd. Deze coöperaties – waarvan de leden in



de regel lid waren van een dragersgilde – waren herkenbaar aan de kleur van hun hoed. Door hun zorg voor de opgeslagen goederen kwam er enige lijn in het sorteren, bemonsteren en wegen van de overzeese goederen. De naam *veem* ging in de loop der tijd over op het gebouw waar deze opslag plaatsvond waarbij de kleur van de hoeden mee overging op de gebouwen. In de negentiende eeuw kwam een bijzonder soort pakhuisen in gebruik: de koel/vrieshuizen en de graansilo's.

*Boven: Vrieshuis Amerika aan de Oostelijke Handelskade
Links: Pakhuis Wilhelminaveem aan de Realengracht*



Eén ding hebben bijna alle soorten pakhuizen gemeen; de stahoogte op de pakzolders was minimaal. De behoefte aan vierkante meters vloer was groter dan de stapelhoogte. Hoe ouder het pakhuis, des te lager de verdiepingen. Dat is iets waar alle tot woningen omgebouwde pakhuizen mee te maken kregen. Vaak vond de architect of aannemer die moest verbouwen de oplossing in het verwijderen van de enorm zwaar uitgevoerde draagvloeren en die te vervangen door bescheidener balken en vloeren.

Wk5-2018

Boven: Interieur van een omgebouwd pakhuis - foto: Bijleveld Makelaardij

Rechts: Tot wooneenheden omgebouwde rij pakhuizen op het Prinseneiland (eigen foto)



C. B. Visser

Haringpakkerij



Zoals zo vaak in Amsterdam ontleende de Haringpakkerij (een deel van de voormalige IJ-oever) zijn naam aan het gebruik dat er van gemaakt werd: de haringvisserij en -verwerking. De Zuiderzee was zout en visrijk. Volksvoedsel nummer één werd 'voor de deur' gevangen en het werd gebruik om de vangst op dit deel van de oever tussen Singel en Martelaarsgracht aan land te brengen. De haringkooplieden vestigden zich aan de Korte Nieuwendijk, met in hun achtertuin opslagloodsen of pakhuisen die aan de Haringpakkerij grensden. Sinds eind veertiende eeuw is het gebruikelijk, dankzij de vinding van Willem Beukelszoon, dat haring gekaakt aangevoerd wordt. De haringbuizen zelf komen niet voor de wal; de vangst wordt overgeheveld op zogenaamde jagers die



de vis zo snel mogelijk aan land brengen. Op deze kade stond ook de Heilig Kruistoren, deel van de middeleeuwse versterking en afsluiting van de muur rond de stad. In die toren ging de keurmeester voor haring kantoor houden en daar dankte de toren de naam Haringpakkerstoren aan. Op de kade, in de open lucht, werd de gevangen vis verwerkt en opnieuw verpakt voor de verkoop. Dit alles onder streng

Boven: De gevangen en gekaakte haring werd op de wal overgepakt, alles onder streng toezicht van keurmeesters.

Links: Reinier Nooms maakte medio zeventiende eeuw diverse tekeningen van de bedrijvigheid op en voor de Haringpakkerij.



toezicht en volgens de *Ordonnantie op den Haring* uit 1563. Daarin stond dat haringvissers pas op de avond van 23 juni (St.Jan) hun netten mochten uitgooien. De vis die tot 25 juli (St.Jacob) gevangen werd, werd voor directe consumptie verkocht. Na 25 juli werd de vis onder toezicht van de keurmeester opnieuw gezouten, in hele of halve tonnen gepakt en opgeslagen. De tonnen (zie afbeelding p.14) hadden vaste afmetingen en moesten gekeurd zijn. Men vond dat, hoe later in het jaar de vis gevangen werd, de kwaliteit minder werd. Dat werd aangegeven door verschillende brandmerken op de tonnen. Het opnieuw verpakken mocht niet op de schepen gedaan worden

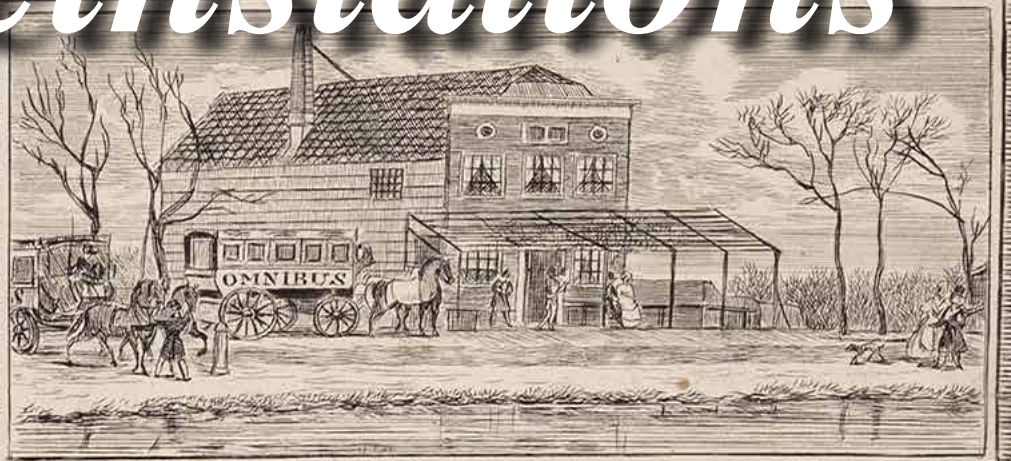
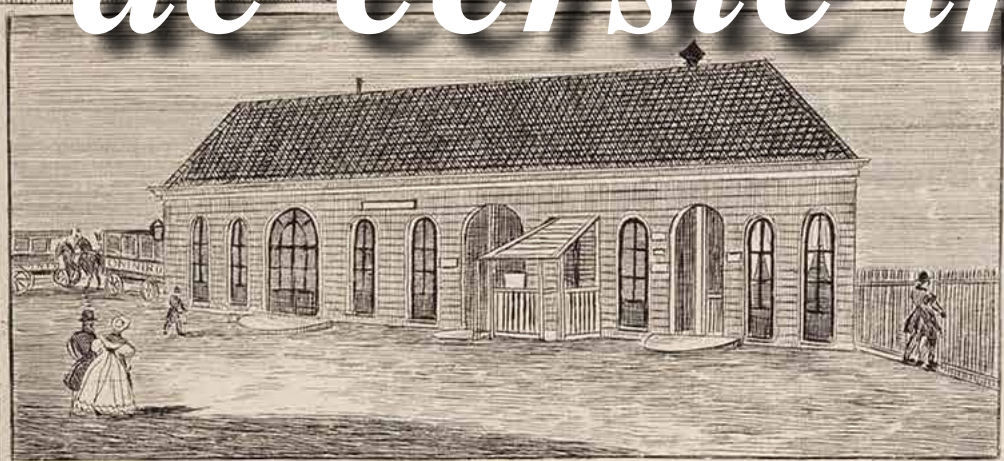
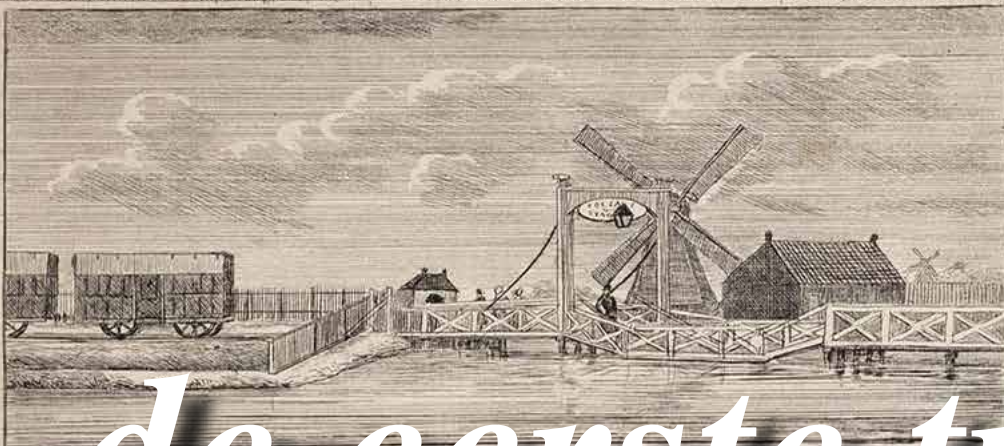
maar moest op de wal in de open lucht gebeuren. Tot in de zeventiende eeuw is het op de Haringpakkerij een drukte van belang. De haringhandel was heel belangrijk; samen met de bierbrouwers waren het lang de belangrijkste kooplieden in Amsterdam en velen onder hen bekleedden hoge posities in het stadsbestuur. De in 1588 tot burgemeester benoemde Cornelis Pietersz Hooft – de vader van – was haringkoopman.

Begin zeventiende eeuw kreeg men op de kade een beetje lucht door verplaatsing van het overpakken naar de zojuist aangelegde zoutketen langs de Zoutkeetsgracht. Sommige haringkooplieden volgden de handel en vestigden zich op de Westelijke Eilanden. Denk maar aan Haring Booy met zijn huis de Drie Gekroonde Haringen en de naastgelegen Drieharingenbrug. Of aan de Bokkinghangen.

In diezelfde zeventiende eeuw veranderde voor Amsterdam de activiteit van haringverwerking naar haringhandel. Medio achttiende eeuw was het helemaal gedaan met de haring op de Haringpakkerij. Loodsen en pakhuizen maakten plaats voor grote huizen, werkplaatsen en winkels (zie afbeelding links). De bouwkundige staat van de Haringpakkerstoren werd slecht. De fraaie spits die Hendrick de Keyser er op plaatste moest afgebroken worden, waar een zelig stompje voor in de plaats kwam. In 1829 werd de toren afgebroken en aan het eind van de eeuw wijzigde men de naam in Prins Hendrikkade, waarna niets meer aan haring herinnert. De ruimte werd ingenomen door de beurtvaart.

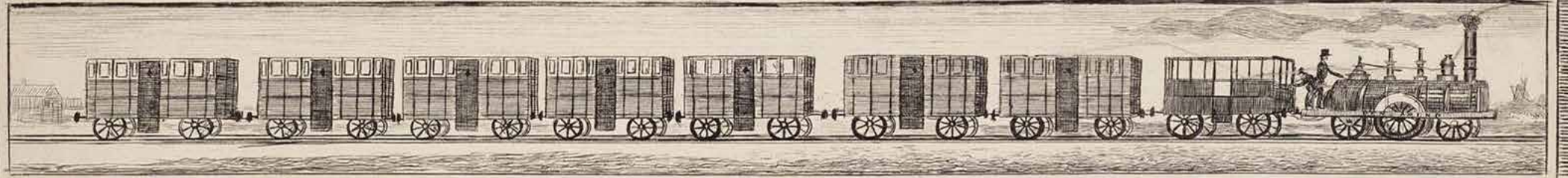


de eerste treinstations



Station met de toegang voor Passagiers 87.

Herberg over 't Station voor de Omnibus.

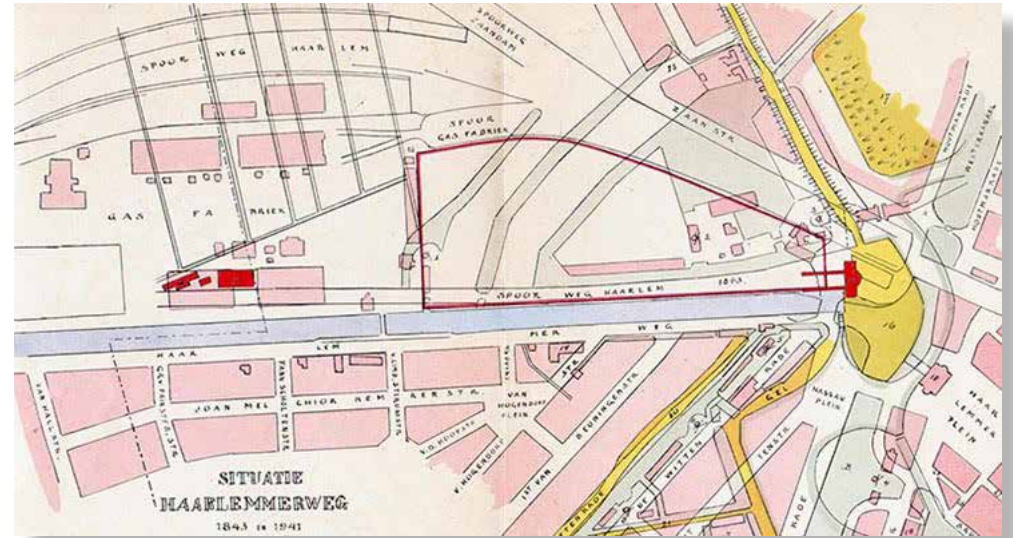


Ijzeren Spoorwagen met de Diligences, Chara banes en Waggons.

Station d. Ijzeren Spoorweg tusschen Amsterdam en Haarlem.

*Vertrek van Amsterdam: smorg. 9, 11, smid. 1. en 4½ ure, van Haarlem ten 10 12, 2 en ten 5½ ure.
Prysen d. Plaatsen, 120, 80. en 40. Cent.*

Op 20 september 1839 werd met veel vlagvertoon het eerste stationsgebouw van Nederland ingewijd: station d'Eenhonderd Roe. Het ontleende deze naam aan de gelijknamige herberg op de andere oever van de Haarlemmertrekvaart, langs de Haarlemmerweg. Spoorbaan en station waren naar de stille oever gedirigeerd wat dit beginpunt van Nederlands eerste spoorlijn slecht bereikbaar maakte voor passagiers. Die werden geacht uit Amsterdam te komen of er naar toe te reizen, maar het station lag op grondgebied van de gemeente Sloten. Als we de locatie reconstrueren moeten we het eenvoudige houten gebouwtje zoeken tegenover

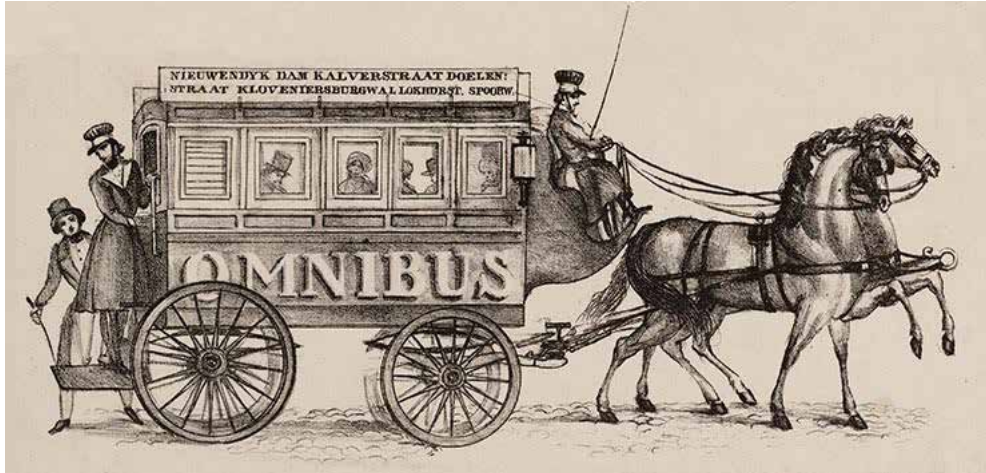


het woonblok aan de Haarlemmerweg tussen Fannius Scholtenstraat en Groen van Prinstererstraat. Op de plek van het stationnetje staat vandaag het linkerdeel van het voormalig zuiveringsgebouw van de Westergasfabriek. Een herdenkingsplaquette bevindt zich op de huidige Polonceaukade 13. Dat het spoor naar de stille kant verbanen was, mag niet verbazen. De weg, het jaagpad van de trekschuiten en alle belangrijke bebouwing langs de weg maakte deze tot een drukke verbinding. Daar paste echt geen trein meer bij. Om aan de overkant te komen was een vlotbrug in de vaart gelegd, die alleen te voet begaanbaar was. Kortom..., geen ideale situatie!

De verbinding met de stad werd onderhouden door omnibussen van de AOO van Jonker & Comp. Vanuit diverse punten in de stad on-

Boven: Kaartje door Jacobus van Eck (1941; detail) zoals voorkomend in zijn boek Amsterdamsche Schans. Door elkaar getekend zijn de situaties van 1843 en 1941. In rood het hulpstation (links) en station Willemspoort (rechts). Rood omlijnd is het Westerpark in 1941, dus voordat het vergroot werd.

Links: Eerste officiële treinrit met passagiers op 20 september 1839.



derhield deze firma speciale ritten naar het treinstation, daartoe ge-octrooieerd door de stad. In 1843 volgde ook een dienst naar het pas geopende station Rhijnspoor. In 1848 werd de AOO overgenomen door een andere exploitant en in 1874 nog eens door de AOM. Die nam de ritten op in het reguliere schema met paardentrams. Daarmee kwam het speciale vervoer naar stations tot een einde.

Hulpstation d'Eenhonderd Roe bestond uit drie houten gebouwtjes (zie plattegrond p.17). Ze werden nog geen meter buiten de gemeentegrens van Amsterdam geplaatst (streeplijn op plattegrond). Het station kende een bezetting van drie personen: de stationschef en twee commiezen. De stationschef was een vertrouwenspersoon die over de vervoersbiljetten ging en die een borg van f5000,- moest storten om deze baan te krijgen. Het spoor dat de HIJSM – de maatschappij die de eerste treinverbinding in ons land tot stand bracht – aanlegde, was breedspoor van bijna twee meter breed (1945mm). De

*Boven: Omnibus van de Amsterdamsche Omnibus Onderneming (AOO)
Re.bov: Kaartje voor de openingsritten (2 dagen) met aangepast tarief
Rechts: Replica van de Arend in het Spoorwegmuseum Utrecht*

reis naar Haarlem diende volgens de planning binnen 28 minuten voltooid te worden. Er waren drie klassen waarvoor de ritprijzen f1,20, f0,80 en f0,40 bedroegen. Daarmee was het 3^e klasse-kaartje net zo duur als de trekschuit. Het comfortabelst was de diligence van de eerste klasse. De 2^e klasse gaf toegang tot de char-à-banc, open rijtuigen in de stijl van een janplezier en de 3^e tot waggons met kleine ramen en houten banken. Vier keer per dag vertrok een trein richting Haarlem en keerde ook weer terug. Voor



de dienst waren twee locomotieven aangeschaft: de Arend en de Snelheid die het treinstel met de duizelingwekkende snelheid van zo'n 40 km/uur voortjoegen.

Het was natuurlijk nooit de bedoeling geweest het station zó afgelegen te situeren, maar voor een plek binnen de gemeentegrens was een Koninklijk Besluit vanuit Den Haag nodig. Dat kwam een jaar later, op 21 oktober 1840, en opende de weg voor een permanent stenen stationsgebouw: station Willemspoort. Als we willen nagaan waar dat gestaan heeft, dient u de situatie ter plekke te kennen. Op die plek vindt u vandaag het viaduct over de Spaarndammerstraat, het voormalig gebouw van de GG&GD en het begin van het Westerpark. Station Willemspoort werd pas op 6 december 1843 geopend, drie jaar na het KB dat dit mogelijk had gemaakt. Het ontwerp was zogenaamd van HIJSM directeur ir. F.W. Conrad, maar daarbij keek architect Cornelis Outshoorn (o.a. Paleis voor Volksvlijt) hem dwingend over de schouder om de zaak in goede banen te leiden en te

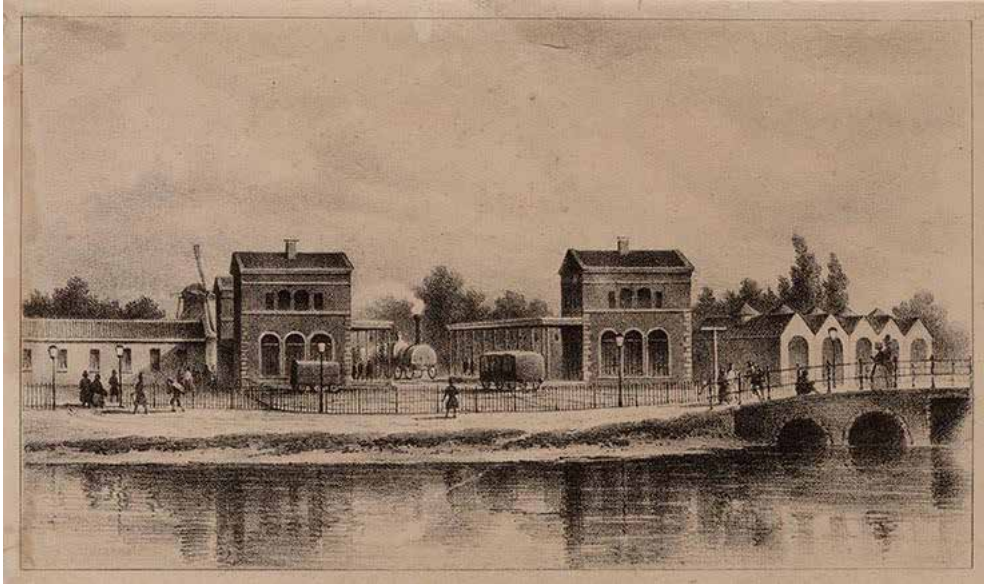


houden. De krap 300 meter verlenging van het tracé was een jaar eerder tot stand gekomen. Op 4 oktober 1842 reed de trein voor 't eerst door naar de Singelgracht waar opnieuw een houten noodgebouwtje de honneurs waarnam tot het grote nieuwe stationsgebouw klaar zou zijn. Station Willemspoort was een formidabel gebouw, met de pronkzijde gericht naar de stad waar de Willemspoort op het Haarlemmerplein stond. De opening in 1843 viel vrijwel samen met de opening van het tweede station in Amsterdam, station Rhijnspoor. Maar daarover hieronder. De sloop van station Willemspoort in 1880 was een gevolg van het in 1878 doortrekken van de spoorlijn de stad in tot hulpstation Westerdok, in voorbereiding op de opening van het Centraal Station.

Vier jaar na de opening van de eerste spoorlijn in Nederland werd

Boven: Maquette van station Willemspoort met bewegende treinstellen (YouTube; klik de afbeelding om te starten)

Links: Station Willemspoort



in 1843 de tweede spoorlijn geopend tussen Amsterdam en Utrecht: het Rhijnspoor, oorspronkelijk bedoeld als de eerste treinverbinding in Nederland, van Amsterdam naar Duitsland, of liever gezegd de Pruisische grens. Koning Willem I maakte zich sterk voor de onderneming die op staatskosten verwezenlijkt zou worden. Het liep iets anders; voordat de financiering rond was, voordat de benodigde ont-eigeningen voltooid waren en voordat een exploitatiemaatschappij was opgericht ging de HIJSM in 1839 met de eer van de allereerste treinverbinding in Nederland strijken.

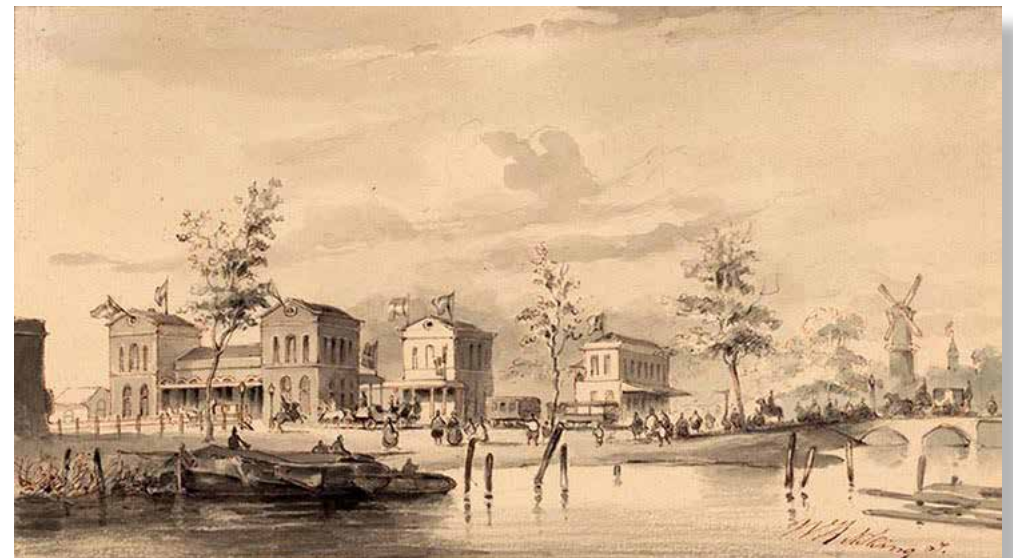
Bij Koninklijk Besluit van 30 april 1838 werd het startschot voor de spoorlijn naar Arnhem gegeven en nog voordat er een exploitant gevonden was, reed de eerste trein vanaf 18 december 1843 tweemaal

Boven: Op deze en de volgende pagina drie stadia van het kopstation van het Rhijnspoor; boven de eerste gebouwtjes in 1843

Rechts: Uitbreidingen na 1845; het meest linkse gebouw is het stationsgebouw aan het perron, voorlopig met luifel

daags van Amsterdam naar Utrecht en terug. Pas op 3 juli 1845 werd de Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij (NRS) opgericht. De lijn was toen al doorgetrokken tot Arnhem. De lijn bediende zich van een kopstation op de plek van het Weesperbosch, dat in analogie met Leidsche- en Muiderbosch net buiten de Weesperpoort lag. Het bosje werd opgeofferd om het spoorwegstation plaats te bieden. De maatschappij kreeg een groot trapeziumvormig gebied in eigendom waar alle activiteiten tot de laatste dag van het station plaatsvonden.

Het eerste stationnetje omvatte twee eenvoudige houten gebouwtjes aan het eindpunt van de rails, met het front gericht naar de stad. Het was bewust zeer eenvoudig gehouden om eerst maar eens af te wachten of het idee van treinen wel zou aanslaan. Toen de NRS de activiteiten overnam werd onmiddellijk werk gemaakt van een uitbreiding van het station, dat vanaf dat moment de naam station Weesperpoort droeg, of kortweg Amsterdam-WP. Er kwamen nu



gebouwen langs de perrons. Grote naam uit die beginperiode is spoorwegingenieur L.J.A. van der Kun die de stationsbouw voor zijn rekening nam. In 1862 kreeg de NRS vergunning om een grote overkapping boven de perrons te bouwen en dat is het belangrijkste beeld van het station tot 1939. Ook al was het Rhijnspoor niet het eerste spoorstation in Amsterdam, het werd wel het belangrijkste, tot de opening in 1889 van het Centraal Station. Maar ook toen dat gereed kwam, bleef het WP de belangrijkste uitstaphalte; de trein werd vandaar door een rangeerloc naar het CS getrokken en op de zelfde manier weer teruggebracht. Dat kon doordat het Rhijnspoor sinds 1880 gekoppeld was aan het Oosterspoor (HIJSM) dat in afwachting van de opening van het CS doorliep tot hulpstation Oosterdok. Een andere goederenlijn werd in 1848 gerealiseerd door aanleg van de Doklijn van station WP via de Sarphatistraat naar het Entrepotdok (foto rechts). Dat spoor heeft er tot 1904 gelegen, maar het treinverkeer was wegens de overlast voor het verkeer al iets eerder gestopt.

Station Weesperpoort werd een belangrijk station in het goederen-transport en oversteeg het belang van de HIJSM-lijn, ook al werd die



van Haarlem doorgetrokken naar Leiden, Den Haag en Rotterdam. Er waren zelfs douanefaciliteiten op het station aanwezig. De goederentreinen hadden ook bij de grote bierbrouwerijen in de buurt los- en laadmogelijkheden. Behalve laadmogelijkheden op land bezat station WP ook een steiger in de Singelgracht. Eind negentiende eeuw brandde een strijd om de hegemonie op het



spoor los, die het Staatsspoor (SS) uiteindelijk won. In 1890 nam het SS het Rhijnspoor over. In 1917 sloten de HIJSM en het SS een belangenmaatschap, die in 1936 tot een fusie leidde waaruit de Nederlandsche Spoorwegen ontstonden.

De gronden die de NRS in eigendom had verworven, werden angstvallig gekoesterd zodat niets het functioneren van de spoorlijn in de weg zou staan. Enkele belangrijke straten, de Ruysstraat en de Eerste Oosterparkstraat die later buiten de Weesperpoort aangelegd

Boven: De Doklijn verbond station Weesperpoort met het Entrepotdok
Links: Uitbreiding station Weesperpoort met stationsoverkapping (ná 1862)



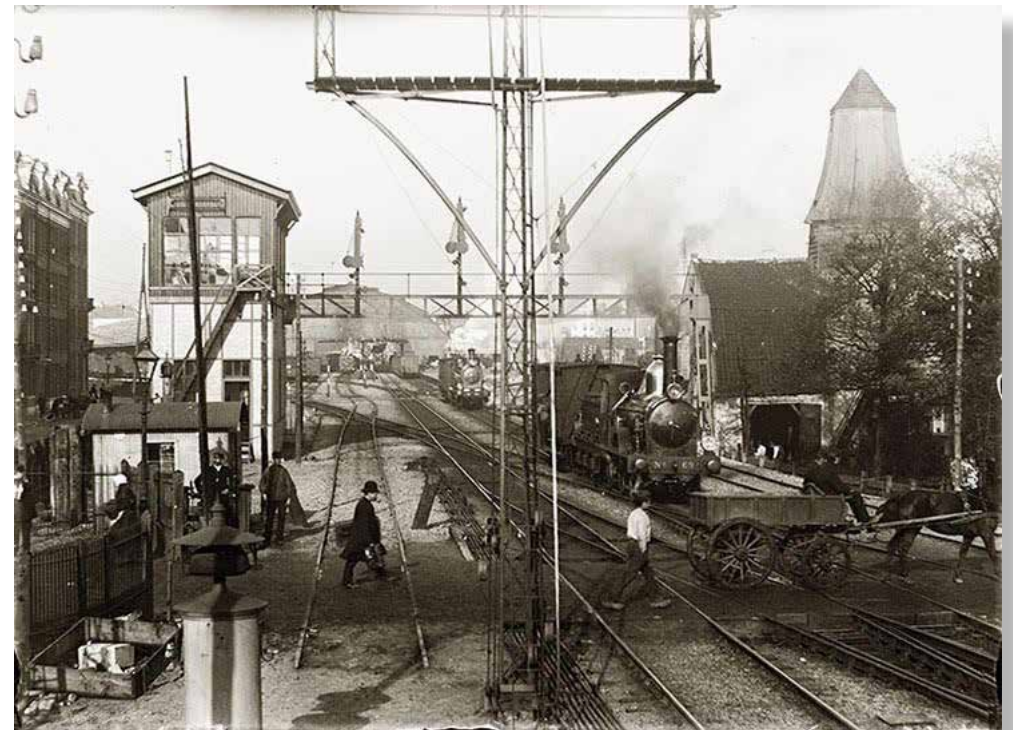
werden, kregen spoorwegovergangen die, naarmate ze dicht bij het station lagen, vaker dicht dan open waren door rangerende treinen. Loopbruggen zoals bij het Oosterspoor kwamen er niet en voor het verkeer werd de situatie onhoudbaar. Het is aan het doorzettingsvermogen van wethouder Monne de Miranda te danken dat medio 30-er jaren een overeenkomst werd gesloten tussen de Staat, Staatsspoor en de stad Amsterdam om voor gezamenlijke rekening het Oosterspoor te verhogen en twee nieuwe stations te bouwen aan die spoordijk: station Muiderpoort en het Amstelstation. Het eerste bestond al op straatniveau maar kreeg een verhoogde variant,

Boven: Station Weesperpoort en omgeving in 1920

Re.bov:Aanleg verhoogde spoordijk met viaducten in 1937-'39

Rechts: Spoorwegovergang Eerste Oosterparkstraat; foto Jacob Olie

het tweede kwam iets voorbij het punt waar het Oosterspoor samenkwam met het Rhijnspoor. Al die tijd was al als vaststaand aangenomen dat dit het einde van station Weesperpoort zou betekenen. Reizigers vanuit Utrecht konden direct doorreizen naar het CS. Op 15 oktober 1939 werd het nieuwe treintracé in gebruik genomen, station WP buiten gebruik gesteld en in 1939-'40 gesloopt. Het had heel wat voeten in de aarde voor het Rijk en Amsterdam er-





Station Weesperpoort in de nadagen (1930). De Doklijn is al verdwenen en heeft plaats gemaakt voor de Gooise Tram.

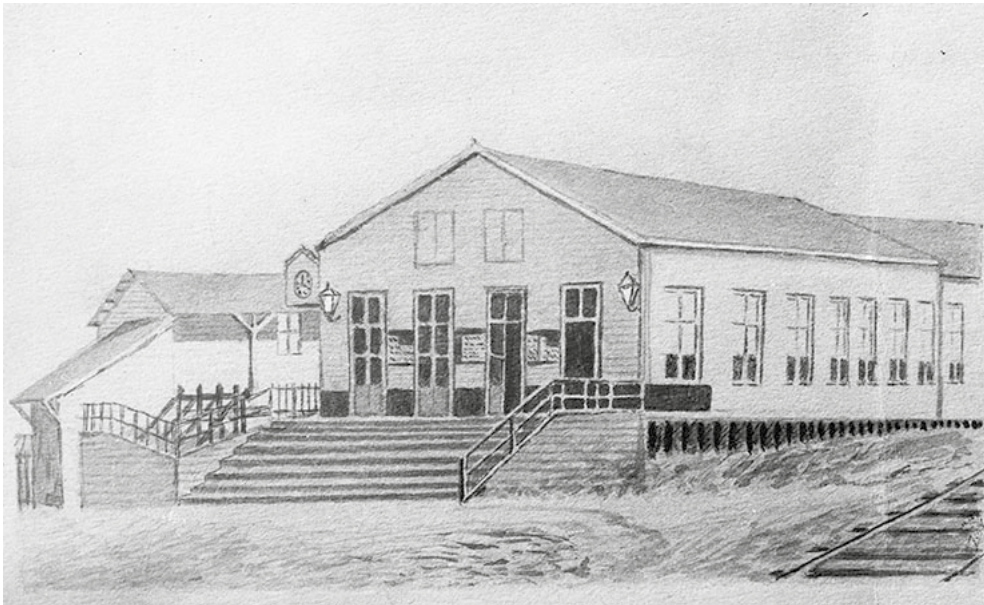
Foto: KLM/SAA

uit waren hoe en waar er een centraal spoorstation in de stad kwam. Dat is nog schappelijk uitgedrukt: het was botweg een dictaat vanuit Den Haag, in het Open Havenfront of nergens! Er werden tussen 1872 en 1877 drie eilanden in het IJ geplemt en op het middelste moest een groot station komen. Op beide andere eilanden zou voorlopig elk een hulpstation gebouwd worden voor enerzijds de lijn Haarlem/Zaandam en anderzijds het Oosterspoor naar 't Gooi en Amersfoort.



Klik de omslag hierboven om meer te lezen over de perikelen rond deze beslissing in de PDF over het Open Havenfront (p.18-22).

In 1874 werd de spoorlijn van het Oosterspoor (HIJSM) doorgetrokken tot het oostelijk stationseiland, met het hulpstation vlak bij de



sluis van het Oosterdok. Het was een piepklein stationnetje, een barak eigenlijk. De spoorlijn liep over de versterigde Oosterdoksdiijk en was dus betrekkelijk snel aan te leggen. Er is weinig over dit station te melden, temeer daar het in december 1879 volledig afbrandde en niet meer opgebouwd werd. Een jaar ervoor was namelijk het spoor over het middeneiland doorgetrokken tot een net klaargekomen hulpstation op het westelijk stationseiland. De treinen van het Oosterspoor reden tussen de bouwactiviteiten door naar hulpstation Westerdok. Dat moest tot de opening van het in aanbouw zijnde Centraal Station de honneurs waarnemen en groeide uit tot een fors station, maar was geheel van hout gebouwd. Het had al wachtruimten voor de drie klassen en voor de deur standplaatsen voor koetsen en later paardentrams. Het station zou tien hele jaren meegaan,

Boven: Hulpstation Westerdok (1877-1889)

Links: Hulpstation Oosterdok (1874-1879)



maar toen werd tenslotte toch het Centraal Station geopend. De spoorbaan tot aan dit hulpstation bleek geen sinecure; de breedte van de Eilandsgracht langs de Haarlemmer Houttuinen werd gehalveerd en op het gedempte deel werd een viaduct gebouwd. Alleen dat al vergde vele jaren en pas in 1877 was dit stuk van de baan gereed, gelijk met het hulpstation Westerdok. Het tracé sloot nu aan op de bestaande lijn tot het kopstation Willemspoort.

Toen in 1883 de Westergasfabriek startte, werd het spoor eromheen verlegd, om halverwege Sloterdijk pas weer het oude tracé langs de trekvaart op te pikken.

Op 15 oktober 1889 werd het Centraal Station feestelijk geopend en kon hulpstation Westerdok afgebroken worden. Al snel na de bouw

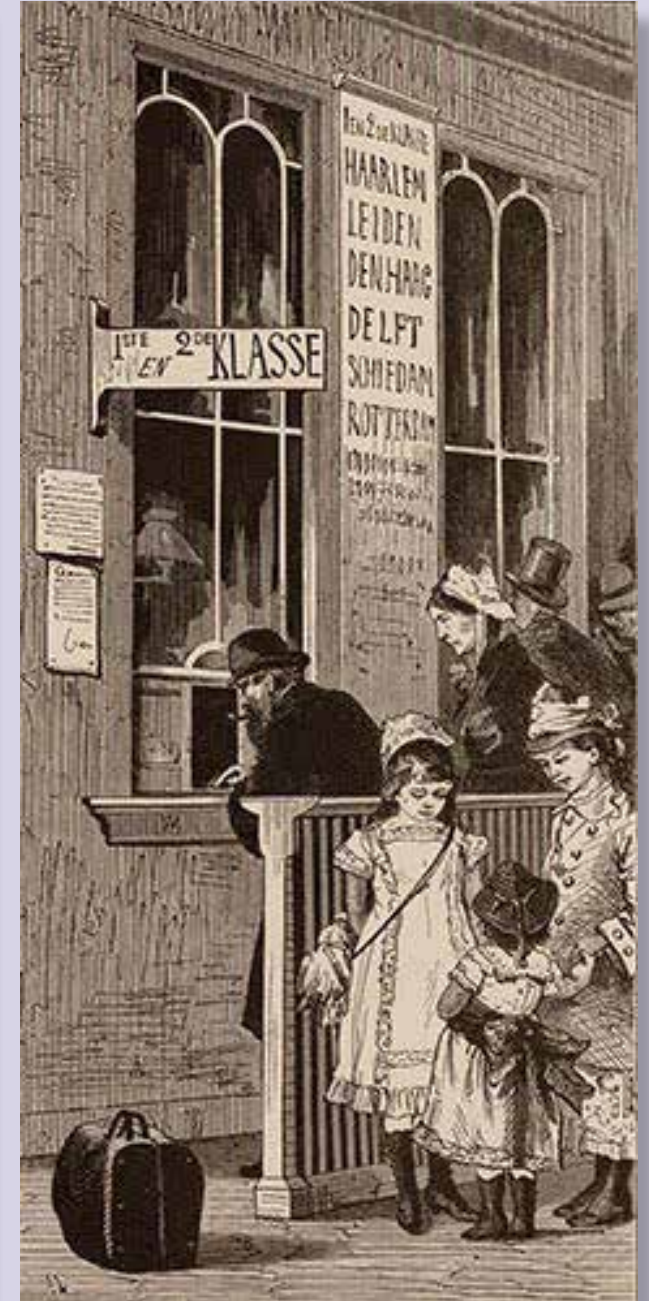
*Boven: Aanleg spoorviaduct langs Haarlemmer Houttuinen, gereed in 1877
Rechts: Eerste spoorbrug over Westerkanaal/Singelgracht*

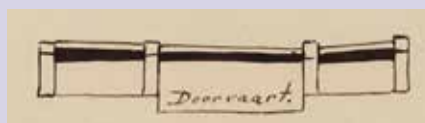
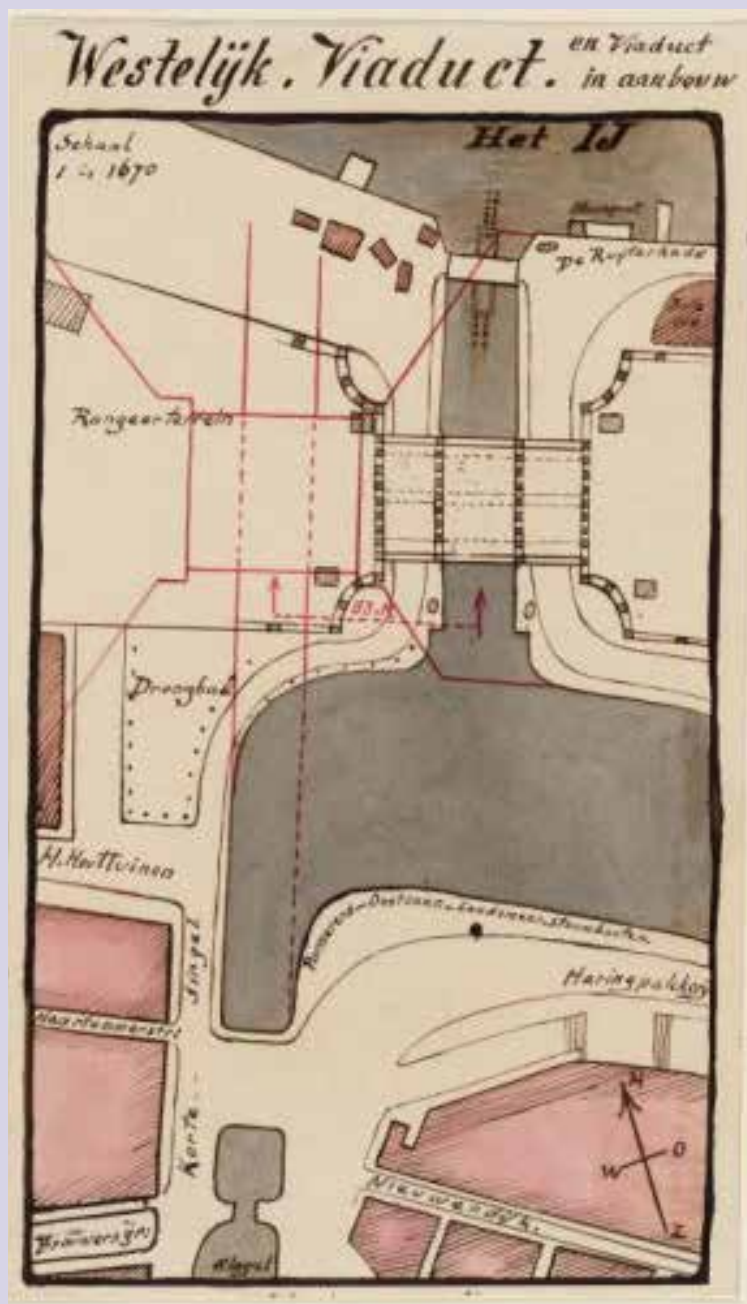
begonnen een landhoofd en pijler van de Westelijke doorgang naar 't IJ te verzakken (foto rechts). In 1905 was de situatie zo ernstig dat besloten werd een nieuw viaduct westelijker te bouwen. De werkzaamheden namen tot 1908 in beslag en het viaduct bleek toen 83 meter naar het westen opgeschoven te zijn. De fundering stond deze keer op afgezonken betonnen caissons. Met lede ogen zag de HIJSM de spoorlijn van de NRS tot de be-





Boven:
Hulpstation Westerdok is overbodig geworden, 't Centraal Station is gereed.
Onder en rechts:
Scenes uit het stationsgebouw Westerdok

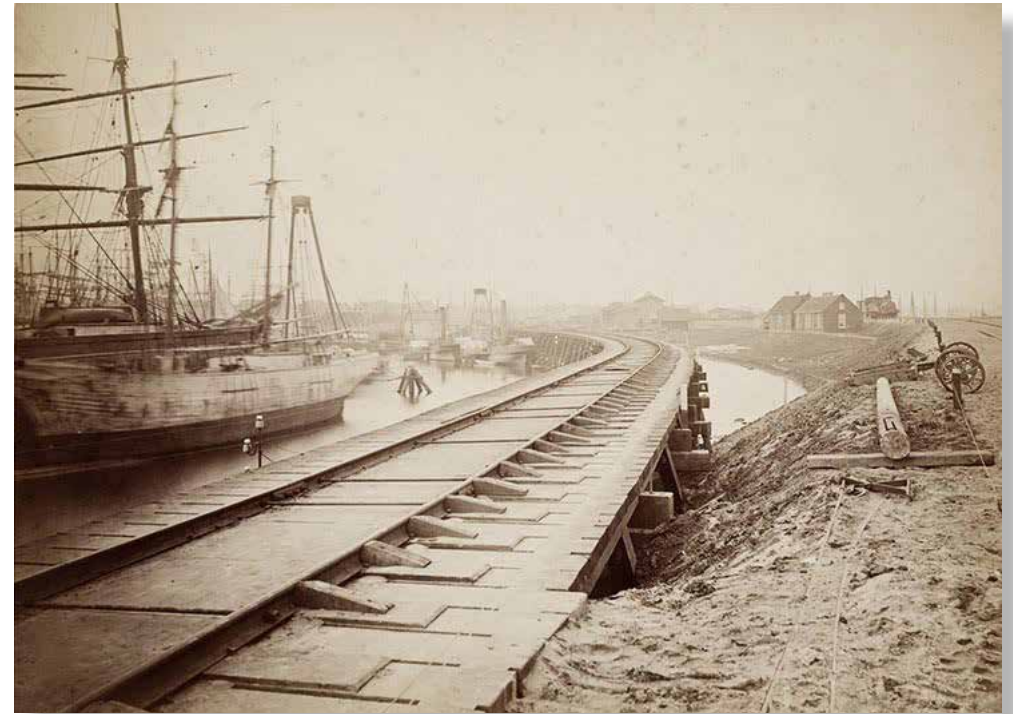




Dankzij de onvolprezen topografische tekenaar Herman Misset weten we vrij nauwkeurig wat er met het spoorviaduct over de Westertoegang aan de hand was. Dat was kort na de bouw gaan verzakken en dat had tegen 1905 zulke vormen aangenomen dat er besloten werd het hele viaduct opnieuw te bouwen. Dat was voor Misset het moment om de te slopen situatie in beeld te brengen op een manier die ons precies laat zien waar de schoen wrong. Behalve dat het landhoofd verzakte deed de eerste pijler dat nog erger en wel zoveel dat er een kuil van meer dan 60 cm in het spoor ontstond. Er werd 83 meter westelijker een nieuw viaduct over een te verleggen Westertoegang gemaakt. Dat legde Misset allemaal haarfijn voor ons vast, de rode lijnen is de nieuwe situatie. De werkzaamheden begonnen in 1905 en werden afgerond in 1908. Bij de fundering van de nieuwe pijlers werd een voor die tijd revolutionaire techniek gebruikt, door het afzinken van betonnen caissons.

langrijkste vanuit Amsterdam groeien. Dat was niet omdat de NRS het zo goed deed, maar omdat halteplaats Utrecht door zijn centrale ligging tot het belangrijkste spooknooppunt van Nederland uitgroeide.

In 1874 opende de HIJSM het Oosterspoor Amsterdam-Hilversum-Amersfoort: de Gooilijn. De plannen voor het Centraal Station waren al zover gevorderd dat het CS de beginhalte van de Gooilijn zou worden en tot dat gereed was, werd een hulpstation bij de Oosterdoks sluis gebouwd (zie hiervoor). De bedoeling was de lijn spoedig door te trekken via Apeldoorn naar Zutphen wat in 1876 gereed kwam. De aap kwam uit de mouw door de openstelling van de aftakking Hilversum-Utrecht (Lunetten, waar overgestapt kon worden op andere spoorlijnen). De HIJSM wilde dus ook de reizigers naar Utrecht 'meepakken'. Andere aftakkingen verbonden de lijn met Deventer (1876), Winterswijk (1878) en vanaf Zutphen kon



men met een andere aanbieder naar Duitsland (Ruhrgebied) doorreizen. Hiermee plaatste de HIJSM zich terug onder de belangrijkste spoorwegondernemingen van het land.

Het Oosterspoor had tussen Amsterdam en Amersfoort haltes in Weesp, Naarden-Bussum, Hilversum en Baarn. Ook in Amsterdam-Oost kreeg het Oosterspoor een halte ter hoogte van de Javastraat. Dat werd Station Muiderpoort gedoopt, ook al was de Muiderpoort meer dan een kilometer verwijderd. Dat gebeurde in 1896 ter gelegenheid van het ontstaan van de Indische Buurt. Het was een

Boven: Het Oosterspoor gebruikte zoveel mogelijk het dijklichaam van de Oosterdoks dijk. Waar nodig werd die versterkt en waar nodig werd het spoor in het dok aangelegd.

Links: Hulpstation Oosterdoks (1874-1879)



wel heel eenvoudig stationnetje met alleen een overkapping voor het enkele perron.

Net als het Rhijnspoor kreeg ook het Oosterspoor zijn 'doklijn', in dit geval naar de havenactiviteiten langs de noordzijde van de Nieuwevaart, waar o.a. de KNSM zijn faciliteiten had, voordat die verhuisden naar het IJ-eiland (nu: KNSM-eiland). Eind negentiende eeuw kreeg de Doklijn van de NRS een verbinding met die van de HIJSM over de Nieuwevaart, waarna het spoor over de Sarp-hatistraat (zie hierboven) opgeheven kon worden. Wanneer u meer over beide doklijnen wilt lezen [klikt u hier](#).

Behalve deze aftakking kwam er nog een tweede in de stad voor

Boven: Station Muiderpoort (1896-1939)

*Rechts: Nieuwe Vaart, Oostenburgerkade en spoortracé voor de havenactiviteiten.
Op de voorgrond de Dageraadsbrug.*

de verbinding van het Oosterspoor met het Rhijnspoor, ofwel stations CS en WP. Die aftakking kruiste de Linneausstraat en van alle hinder voor het wegverkeer bezorgde die de meeste last. Aan de overlast zou een einde komen zodra de plannen uitgevoerd werden om de spoorbaan te verhogen en zodoende kruisingsvrij te maken. Naarmate de Indische Buurt groeide tot een volwaardig stadsdeel, dat zich door de spoorbaan afgesloten zag van de rest van de stad, werd de situatie onhoudbaar. Alleen loopbruggen voor voetgangers konden enige verlichting brengen. Voor wielverkeer bracht dat echter geen soelaas.

Eerder hadden wij het al over de samenwerking van de Staat, het Staatsspoor en de gemeente Amsterdam om een einde te maken aan de overlast door het spoor. Behalve diverse viaducten moest



ook een nieuw station Muiderpoort gebouwd worden. Dat kwam enkele honderden meters zuidelijker te liggen, nog voorbij de Insulindeweg. Het kwam ingebed tussen de afgetakte lijn richting Rhijnspoor/Amstelstation en de Gooilijn. De verhoogde spoorbaan werd op 15 oktober 1939 officieel ingewijd, waarna het oude station MP afgebroken kon worden.

Drie keer de overgang Linnaeusstraat: gelijkvloers, luchtbrug en viaduct.

Re.bov: De luchtbrug voor voetgangers in de Linnaeusstraat

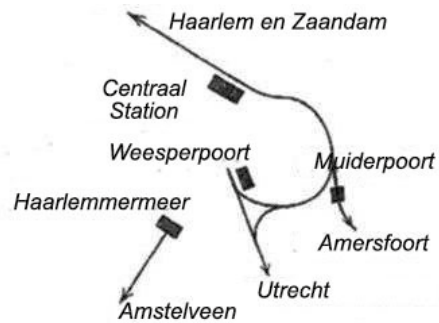
Re.ond: Werkzaamheden aan het viaduct Linnaeusstraat. De trein passeert net de gelijkvloerse kruising.

Onder: De gelijkvloerse overgang Linnaeusstraat





Deze foto is van januari 1939. Beide lijnen rijden reeds op verhoogde spoor-dijken maar aan het Muiderpoort-station wordt nog hard gewerkt. Rechts de Indi-sche buurt (Cele-besstraat), links de Dapperbuurt (Oetewalerpad).



Afsluitend plaatsen we bijgaand schema van de N.S. met de lijnen zoals die in 1936 Amsterdam aandeden. Het feit dat de lijn naar Amstelveen en Uithoorn daar op voorkomt heeft ons doen besluiten het Haarlemmermeerstation alsnog op te nemen: Station Willemspark dat u waarschijnlijk beter kent als het Haarlemmermeerstation of officieel Station Amsterdam Haarlemmermeer (ASH).

Het werd pas gebouwd in 1915 voor een nieuwe lijn Amsterdam-Amstelveen-Aalsmeer-Uithoorn. Exploitant was de Haarlemmermeerspoorlijnen en in tegenstelling tot wat die naam doet vermoeden



den omvatte het werkgebied van die maatschappij veel meer dan de Haarlemmermeer. Er is nooit overwogen deze lijn door te trekken tot het CS, dus het bleef altijd een kopstation.

De lijn was ook geen lang leven beschoren. Al voor de Tweede Wereldoorlog leidde de lijn een kwijnend bestaan en de komst van een netwerk van buslijnen van Maarse & Kroon in dezelfde regio bespoedigde het einde van het spoor. In 1936 werd de Haarlemmermeerspoorlijnen opgeheven maar een andere exploitant rekte het leven nog tot 1950. Daarna bleef het spoor intact voor goederen-transporten tot 1972. Ook daarna werd het spoor niet opgebroken; in 1975 kwam het in gebruik bij de Elektrische Museumtramlijn

Boven: Voorzijde van het stationsgebouw aan de Amstelveenseweg

Links: Station Haarlemmermeer. De toren hoort bij de St. Agneskerk aan de Cornelis Krusemanstraat en het plein dat officieel geen naam heeft

Amsterdam (EMA). Een deel van het traject diende in de periode 1976-1981 als materiaal-aanvoer bij de aanleg van de Schiphollijn. Dankzij de ritten van de museumlijn ligt het spoor er vandaag nog steeds en kunt u nostalgische ritjes naar Amstelveen en Bovenkerk maken. Niet met stoomlocomotieven maar met antieke tramstellen uit heel Europa en dankzij het ‘normaalspoor’ kan dat allemaal over dezelfde rails. Het stationsgebouw heeft een horecafunctie gekregen en wordt als wachtruimte voor de museumlijn gebruikt.



Wk14/15/16/17/25-2018



Het emplacement van de Haarlemmermeerlijn is nu het speelterrein van de Elektrische Museumtramlijn Amsterdam (EMA) met een schat aan historische trams





Hortus Botanicus



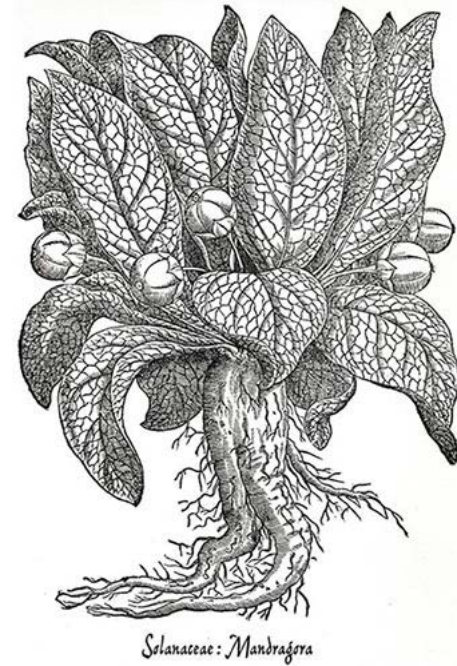
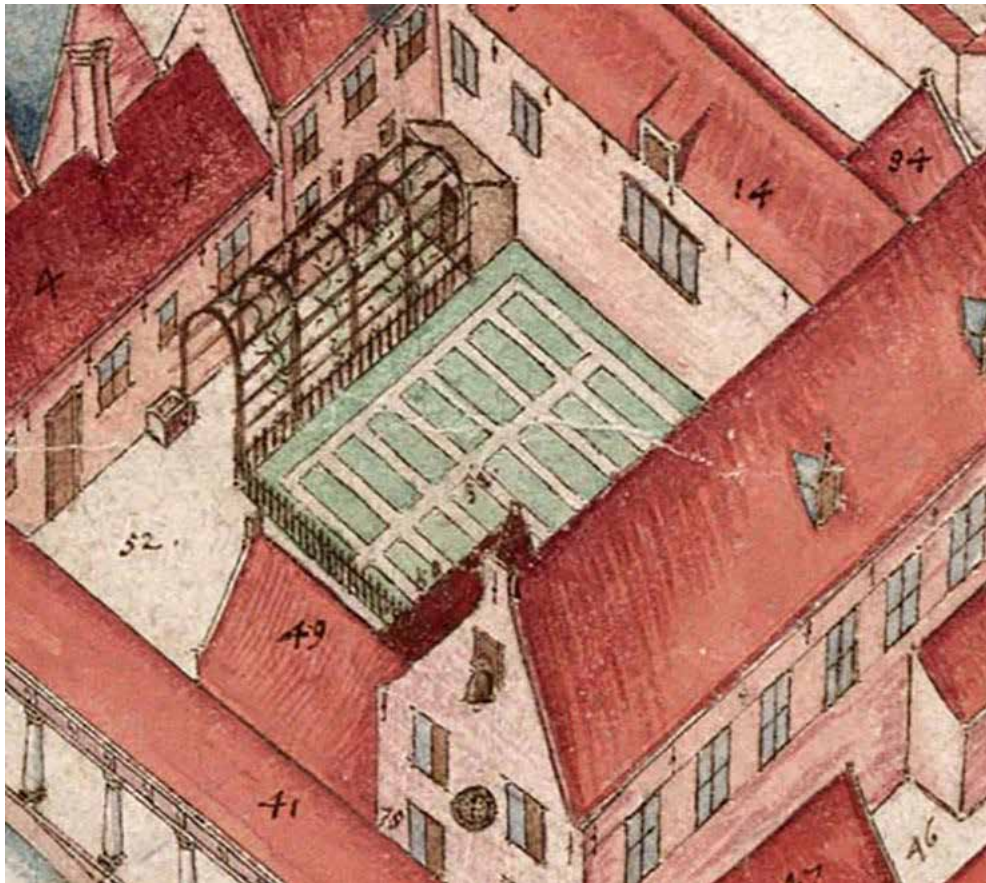
In een paar afleveringen van de weekkrant vertelden wij de geschiedenis van de Hortus Botanicus. Eerst waren daar de voorlopers, de medicinale kruidentuinen. U kent ze misschien van bezoeken aan middeleeuwse kastelen, waarvan – in de buurt van Amsterdam – het Muiderslot een fraai voorbeeld is. Geen idee of in de tijd van multimedia nog tijd en geld wordt gespendeerd aan het onderhoud van een kruidentuin aldaar, maar hij was er wèl. Wij zullen u laten zien dat de huidige Hortus direct voortkomt uit deze middeleeuwse kruidentuinen. Vooral kloosters onderhielden een kruidentuin voor medicinaal gebruik. Dat waren dan orden die zich met ziekenverpleging bezighielden. Op de foto rechts de huidige kruidentuin van klooster Ter Apel.

Boven: Kruidentuin klooster O.L.V. ten Bunderen (B)
Rechts: Kruidentuin klooster Ter Apel

Van het Sint Pietersgasthuis is bekend dat de apotheker een Medecynale Cruyt Hoff onderhield, direct naast zijn woonhuis. Op de kaart die Balthasar Florisz van Berckenrode in 1628 van het gasthuis maakte, staat die tuin afgebeeld. Hij heeft twee maal zeven bedden (gemarkt met 51). Van het woonhuis van de apotheker (50) is net nog het dak te zien. Een porticus biedt een mogelijkheid voor klimplanten, het beschermen tegen zon en wind en kan misschien 's winters ook afgedekt worden om kwetsbare of vorstgevoelige planten te beschermen. Wat er mis is met deze vroege voorbeelden, is het doel waarvoor ze zijn aangelegd, namelijk het voorzien in geneeskrachtige kruiden voor de heling van zieken. Een Hortus is veel meer: het is een gelegenheid voor studenten om kennis te maken met die kruiden in 'levende lijve' om in hun latere carrière gewaagd te zijn bij de inkoop van 'exotica'. Later werden ze namelijk apotheker, medicus of chirurgijn.

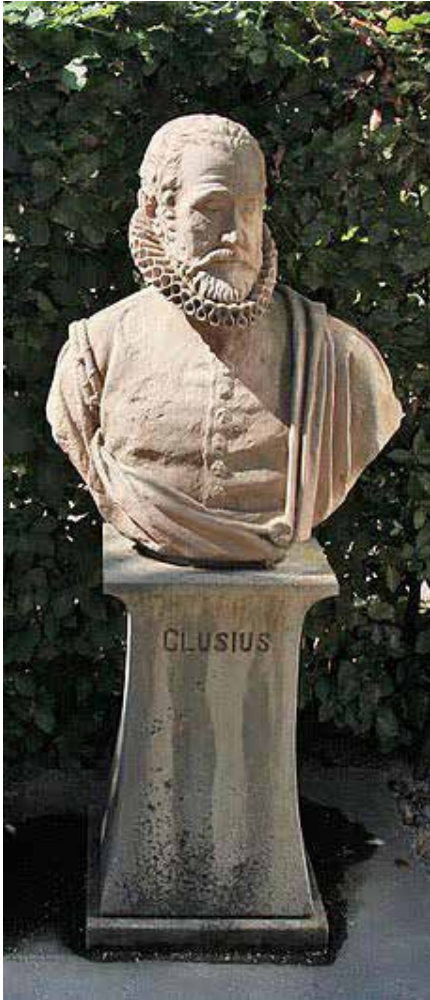


Er is verschil tussen een Hortus Medicus en Hortus Botanicus. In de eerste maakten studenten kennis met geneeskrachtige kruiden en leerden hoe die toe te passen in medicijnen. De Hortus Botanicus was uitgebreid met uitheemse siergewassen. Het is een latere ontwikkeling die de natuurkunde diende. Deze tuinen konden tevens bezocht worden om te verpozen en te genieten van uitheemse planten. Denk maar aan de Victoria Regia, waarvoor tegen de bloeitijd speciaal advertenties in de dagbladen verschenen. Tot ze de “look ‘n feel” van de planten zelf konden ervaren moesten



studenten het met dikke boeken doen met het soort afbeeldingen als hierboven links. U kunt zich voorstellen dat dit weinig bijdroeg aan de kennis van zulke planten. Luxere boeken bevatten ingekleurde afbeeldingen en dan moest de student er maar op vertrouwen dat het (met de hand) inkleuren niet door een volslagen leek was gedaan. Even ter vergelijking: naast de zestiende-eeuwse ets van alruin een foto van dezelfde plantensoort (boven rechts). De foto is van het stadium dat de oorspronkelijk rechtopstaande bladeren plat op de grond gaan liggen. Ze werd op meerdere wijzen gebruikt, ook niet-medisch. Het had een sterk hallucinerend effect dat in vroege anesthesie als verdovend middel gebruikt werd. [Lees meer over alruin.](#)

Boven: Twee maal alruin: middeleeuws handboek en recente foto
Links: Kruidentuin van de apotheker van het St. Pietersgasthuis



Leiden was de koploper met sinds 1594 een Hortus Medicus bij de universiteit, onder de bezielende leiding van Carolus Clusius. Veel later kwamen er meer tuinen en dat waren vaak kopieën van de hortus in Leiden. Amsterdam, waar geen universiteit was en zelfs het Athenaeum Illustre nog niet bestond, dreigde de boot te missen. Toch was er voor vakmensen veel te winnen met zo'n artsenijtuin in de stad. Ook zonder universiteit moesten mensen opgeleid worden voor en door de medische stand.

In 1618 ontvingen de burgemeesters van Amsterdam een request van 23 doktoren en 21 apothekers, die onder meer pleitten voor de inrichting van een hortus medicus. Men luisterde beleefd naar de uitleg, vroeg een commissie van een medicus, een farmaceut en een chirurgijn om raad en legde het stuk aansluitend in de onderste lade.

De stadsregering van Amsterdam bestond uit kooplieden en die zagen alleen kosten op zich afkomen zonder enige kans op gewin. Een hortus was kostbare apekool.

Boven: Clusiusmonument in de Leidse hortus (Bron: Wikipedia)

Rechts: Christiaan Huygens hielp Amsterdam een handje om een hortus te krijgen

Bijna had Amsterdam zijn Hortus Medicus dus al in 1618 gekregen, maar het mocht niet zo zijn. De aanvragers hadden hieruit lering getrokken, namelijk dat om te beginnen zonder een goede 'kruiwagen' de stadsregering moeilijk te bereiken was en dat het vooral van de interesses van de burgemeesters afhing of een plan goedkeuring kreeg. Het was dus wachten op een gunstige samenstelling van burgemeesters. Elk jaar werden drie nieuwe benoemd die onder leiding (en met gebruikmaking van de ervaring) van één overblijvende burgemeester uit het vorige college een jaar de stadsregering uitmaakten. Elk jaar schoof een burgemeester een stapje verder tot hij als oudste aan zijn laatste jaar begon. Hij kon dan niet meer direct herkozen worden, maar in de praktijk trad hij het jaar erop weer aan. Als hij tenminste nog steeds in de gunst van de belangrijkste families was. Lees meer over de burgemeestersverkiezing in het Stadsarchief.

Kruiwagens

In de geleerde Christiaan Huygens (portret rechts) vonden de requestanten een geschikte promotor van hun idee. Ze konden niet voorkomen dat het idee onder diens invloed een eigen leven ging leiden. Huygens had voor de leiding over de hortus (praefect) een eigen kandidaat op het oog, de kamergeleerde, kunstenaar en amateur-botanicus Johannes Brosterhuysen. Daarentegen



hadden de requestanten hun kaarten gezet op Augerius Cluyt, die zich van de gelatiniseerde naam Clutius bediende en zoon van de Leidse Clusius was. Hij was in tegenstelling tot Brosterhuysen tot in de hoogste graad gepromoveerd in de pharmacie.

Huygens bediende zich op zijn beurt van een kruiwagen, de oudraad Willem Boreel (portret hieronder) die het plan op de juiste manier bij de juiste personen zou introduceren. De voordelen die Brosterhuysen meebracht waren de mate waarin hij bij de hoogste regeringskringen ingevoerd en kind-aan-huis was. Daaronder was de latere hoogleraar van het atheneum, Barleus, niet de minste. Ook de waardering die Jacob van Campen voor Brosterhuysen had, werkte

in zijn voordeel. Huygens en Boreel kwamen er niet uit wie benoemd moest worden en besloten alleen voorstellen te doen en de beslissing aan de burgemeesteren over te laten.

Op 25 april 1629 waagden Huygens en Boreel een nieuwe poging om tot de stichting van een Hortus Medicus te komen. Deze keer waren de burgemeesteren geneigd gehoor te geven de oproep te honoreren. Ze bedachten zelfs al



een plek waar die moest komen. Men had namelijk zojuist enkele stukken Amstel geplempt, gelegen voor Vlooienburg en Zwanenburg. Daar moest de hortus maar komen. Minder duidelijk was het wie er praefect moest worden en de ellenlange beraadslagingen vertraagden de beslissing. Toen andere burgemeesters aandrongen op de lucratieve verkoop van het gewonnen land aan de aangrenzende percelen was het lot bezegeld. De Hortus kwam er voorlopig niet. Opnieuw had de koopmansgeest overwonnen.

Daarbij had Brosterhuysen al een gewaagd plan voor de hortus ontwikkeld die deze niet tot een goedkope kopie van die in Leiden zou hebben gemaakt maar een vooruitstrevende verbetering had gebracht in de vorm van een kanaal dwars erdoor met natte zones



Boven: Op de tekening staat Brosterhuysen (links) afgebeeld samen met zijn beschermheer Jacob van der Burgh, zelf dichter uit de kring rond P.C.Hooft, die eveneens een rol speelde bij het promoten van een hortus in Amsterdam.

Links: Oud-raad Willem Boreel moest voor Huygens het pad effenen maar ook hem lukte het niet om burgemeesters en de vroedschap tot een beslissing te verleiden



*Boven: De vroedschap in vergadering bijeen in de Mozeszaal. Dit college zag een hortus helemaal niet als bijdrage en hield de stemming zo lang mogelijk op
Rechts: Professor Nicolaas Tulp zorgde voor een doorbraak door de vroedschap te wijzen op onnodige sterfgevallen door fouten in de medische wereld die ontstonden door onkunde*

voor oever- en waterplanten. Daarnaast plande hij een arboretum met exotische bomen die speciale gebieden creëerden voor bijvoorbeeld schaduwplanten. Zo'n hortus werd meteen een lustoord voor anderen dan alleen studenten. Alleen..., Brosterhuysen bleek geen genade te kunnen vinden bij de Vroedschap.

Huygens was wel getergd door de besluiteloosheid van de Raad maar liet het er voorlopig niet bij zitten. Toen het Atheneum Illustre in 1632 geopend was en Barleus een belangrijke figuur in Amsterdam werd, kreeg Huygens ook vanuit die hoek alle steun voor een hortus. Barleus wist zijn collega Vossius achter het plan te krijgen en van burgemeesterszoon P.C.Hoof te krijgen de heren invloedrijke steun. Bij de politiek lag het gedram om Brosterhuysen benoemd te krijgen gevoelig en had een averechts werking. Het hele project werd gewoon opgehouden.

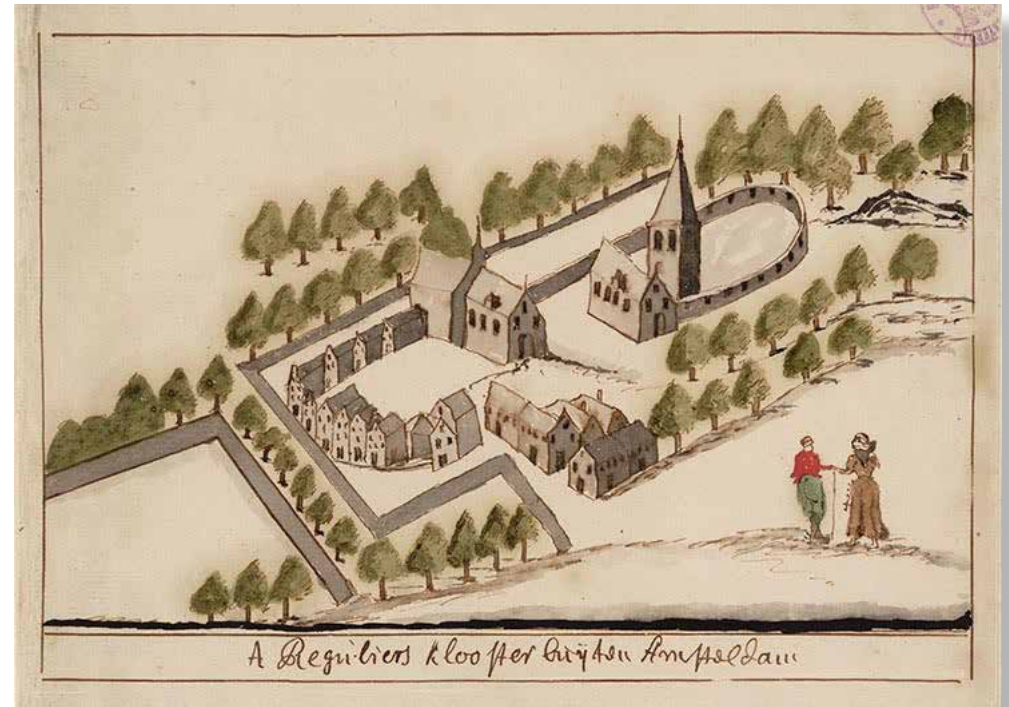
De kandidaten voor de leiding over een eventuele hortus in de stad bleven niet wachten op een beslissing. Cluyt (Clutius) kreeg een aanstelling bij de Leidse hortus maar niet als directeur zoals zijn vader. Brosterhuysen kreeg de eervolle opdracht een hortus in Breda te ontwikkelen, maar door zijn plotselinge dood in 1650 diende hij daar maar korte tijd. Daar bracht hij wel al na het eerste jaar een complete



catalogus uit van alle planten in zijn hortus. Eerlijkheidshalve moeten we constateren dat ook in Breda de amateuristische betrokkenheid bij de plantkunde de wenkbrauwen deed rijzen. Hij bleef toch de kunstenaar die meer met muzen dan met planten had.

Het doorbreken van de impasse kwam uit de medische stand zelf. In januari 1637 stelde men 'inspectores' aan die de (inmiddels ruim 60) apothekers regelmatig zouden controleren omdat er ernstige misstanden waren voorgevallen. Die waren voor een groot deel te wijten aan gebrekkige kennis van de grondstoffen waaruit medi-

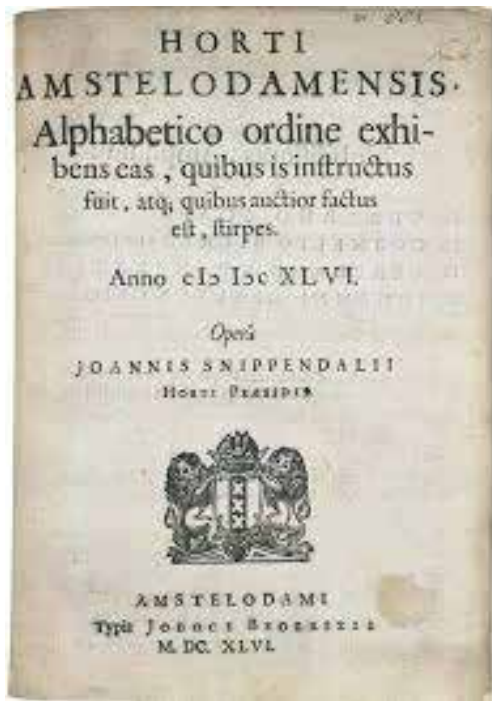
cijnen samengesteld werden. Niet veel later besloten de professoren medici tot het zelf inrichten van een kruidentuin om daarin de meest voorkomende geneeskrachtige kruiden aan te planten en apothekers in opleiding kennis te laten opdoen van de verse en gedroogde staat van die kruiden. Als initiator mag professor Nicolaas Tulp (portret p.39) met zijn directe omgeving genoemd worden. Men vroeg de burgemeesters alleen om een subsidie voor een tuinbaas en wat materialen. Men gaf



wel ter overweging dat deze tuin probleemloos op den duur in een volwassen hortus botanicus omgezet kon worden. Er werd een geschikte plaats voor de tuin gevonden in de Reguliershof, de restanten van het Reguliersklooster buiten de stad. Door de politiek te wijzen op de ernstige misstanden door onkunde bij de fabricage van geneesmiddelen en het daaruit voortvloeiende gevaar voor de volksgezondheid verliep alles opeens soepeltjes en in 1638 werd een bescheiden Hortus Medicus geopend in de Reguliershof. De collectie bestond uit ongeveer 300 verschillende plantensoorten.

Boven: Het klooster der Regulieren in betere tijden. In 1532 brandde het helemaal af en werd door een veto van het stadsbestuur niet opnieuw opgebouwd. In 1638 kreeg het eindelijk een nieuwe bestemming: artsenijtuin.

Links: Een blad uit de catalogus van Brosterhuysen



Met de opening van een artsenijtuin in de Reguliershof was de eerste stap gezet. Het zal u niet verbazen dat de medische staf van het Atheneum Illustre daar niet tevreden mee was en aanstonds verdere eisen en voorstellen presenteerde om de stedelijke overheid volledig achter de hortus te krijgen. Een 'tuinbaas' was maar behelpen; er was een vakkracht nodig, een praefect en dat tegen een passend inkomen. De burgemeesters vonden dat het nut van de hortus eerst maar eens

bewezen moest worden. Patstelling!

In augustus 1643 werd nog eens een dringend beroep gedaan op de Raad; er moest nu toch eens een praefect komen. Dat verzoek zat handig bijgevoegd bij een verzoek om wat reparaties uit te voeren aan schuurtjes, enzovoort. In oktober 1644 wordt het geheel weer eens herhaald, opnieuw samengevoegd met verzoeken om reparaties uit te voeren. Opeens kwam in 1645 Joannes Snippendael (geen enkel portret van de man te vinden) in beeld, niet als praefect maar hij ging de bijbehorende werkzaamheden wèl vervullen. Net als

Boven: Titelblad van Snippendaels wereldberoemde catalogus

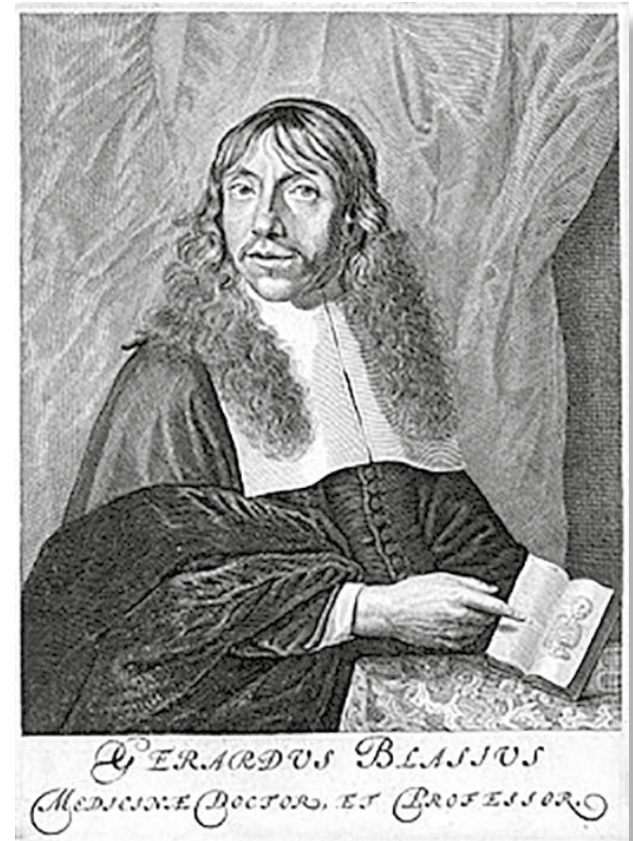
Rechts: Hoogleraar Gerardus Balsius begeleidde de hortus medicus tijdens het ontslag van Snippendael, de verhuizing naar het St. Pietersgasthuis terug en uiteindelijk naar een grondstuk in de Vierde Uitleg, waar ze vandaag nog steeds zit: de Plantage

Brosterhuysen eerder had Snippendael gestudeerd maar niet als bioloog of pharmaceut. Zijn omvangrijke kennis over planten en kruiden had hij gedurende zijn verdere carrière opgedaan..., ook een amateur dus. Onbekend is of de burgemeesters gezwicht zijn of dat het atheneum niet langer wilde wachten en het heft nogmaals in eigen hand nam.

Onder Snippendaels leiding groeide de tuin binnen een jaar uit van 330 verschillende medicinale planten naar een echte hortus met ongeveer 800 planten. Die catalogiseerde hij meteen en publiceerde in 1646 de catalogus (titelblad links). Het werk kreeg zo'n aanzien dat

er vandaag nog enkele exemplaren in vakbibliotheken aanwezig zijn. Zijn eigen benamingen in het pre-Linnaeus-tijdperk (1753: *Species Plantarum*) zijn tot vandaag stof tot 'vertalingen' naar de Linnaeus-nomenclatuur. Slecht 80% is nu bewerkt.

Snippendael stelde voor om aangrenzende gronden te kopen om de tuin uit te kunnen breiden. Dan kon de hortus en het aantal planten flink uitgebreid worden. Door dan van



elke soort meerdere planten te houden kon door ruil of verkoop aan andere hortussen de collectie verbeterd worden. Daar waren steeds stedelijke financiën bij nodig. De Raad zag in dat de tuin bij Snippendael in goede handen was en samen met de illustere school kocht men in 1647 een hele aangrenzende tuin in de Reguliershof die de hortus aanmerkelijk vergrootte. Snippendaels honorarium werd verbeterd tot f400,- per jaar, door het atheneum zuinigjes aangevuld tot een redelijk niveau.

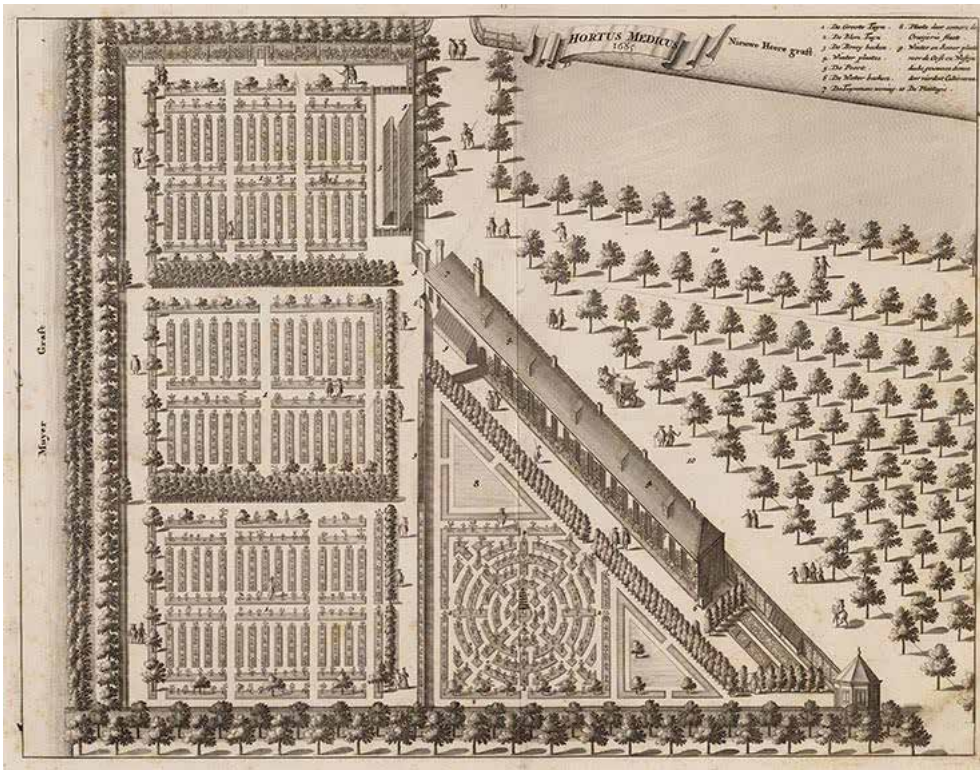
Zonder dat daarvan de reden bekend is, werd Snippendael in 1657 ontslagen. Toen was nog niet bekend dat de tuin binnen afzienbare tijd zou moeten verdwijnen voor de Vierde Uitleg en op de plek van

de Reguliershof de Keizersgracht in de Amstel zou gaan uitmonden. De plannen daartoe werden in 1659 concreet en het werk begon in 1662. Vanaf de Leidsegracht werd gestaag gegraven richting Amstel. Dat is de situatie die bij het 25-jarig bestaan van de artsenijtuin (1663) aangetroffen werd. De soortenomvang beliep meer dan 2000, allen vergaard door de nijvere Snippendael die nooit praefect heeft mogen heten. Of zijn plaats meteen werd ingenomen door professor Gerard Blasius (portret p.41) weten we niet; in elk geval was dat wel 't geval toen de tuin opgedoekt werd en verhuisde naar de artsenijtuin op het terrein van het Gasthuis dat we op p.36 zagen. In 1665 was het zover. De verhuizing betekende de genadeklap voor de soortenrijkdom die Snippendael verzameld had. Alleen de hoogstnodige planten vonden een plek in het minituintje van de apotheker. Blasius maakte er het beste van en drong bij de burgemeesters aan op een definitieve regeling.

Eveneens in 1665 zette de dichter Jan Six van Chandelier de 'steetuynkroon' op Snippendael's hoofd met het volgende gedicht.

*“Wat groensel dat de wereldkloot
Ontkruijpt, uit haaren vruchtbreu schoot,
Langs bergh, en dal, en vlakke weiden,
Als Karel Kluis voor 't wyse Leiden.*

*Vergaarderde, in haar kruidenhof,
Van ceder tot aan ysoplof,
Soekt Snippendael steetuynbesorger,
Voor 's Amsterdammers meedeborger.
[...]
O kruidenier, die braaf, om prijs,*

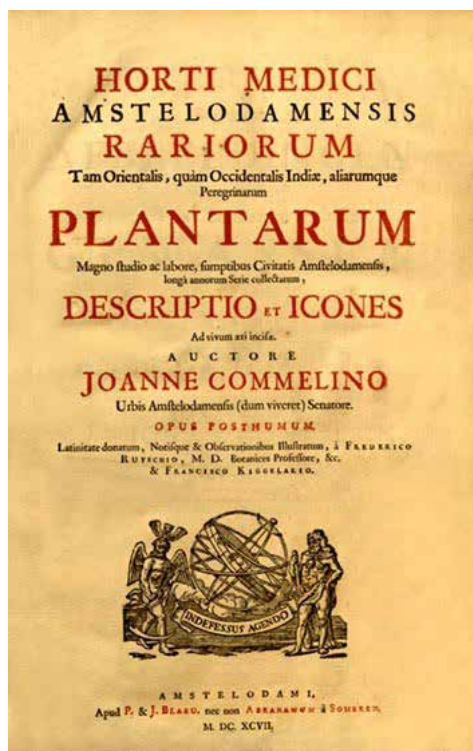


*Nabootst 't volmaakte Paradijs,
Kan 't menschedom aan volmaaktheid raaken
Ghij zult den Amsteltuin volmaaken”.*

Wat er van Snippendael is geworden weten we niet, alleen dat hij in 1670 overleed. Hoelang Blasius de leiding over de tuin heeft gehad is ook niet bekend. Wel weten we dat de tuin in 1682 mocht verhuizen naar een stuk grond in de Plantage, daar waar ze vandaag nog steeds is. Of Blasius toen nog de leiding over de tuin had is niet zeker maar in 1696 werd dat Johan Commelin (portret rechts), broer van de boekverkoper en -uitgever Caspar Commelin, die samen met burgemeester Joan Huydekoper aangesteld werd als commis-

saris van de Hortus Medicus in de Plantage. Jan Commelin was kruidenkoopman en amateur-botanicus. Opnieuw was het een amateur die de tuin zou leiden! Door zijn handel en contacten binnen de VOC verzamelde hij privé een grote collectie kruidenplanten uit tropische streken, uit west en oost. Op zijn landgoed Zuiderhout bij Haarlem bouwde hij een grote kas waar hij o.a. sinaasappels kweekte. Deze botanicus zou de hortus uitbouwen tot wereldfaam en ook hij publiceerde een catalogus.

Wk25/26/27-2018

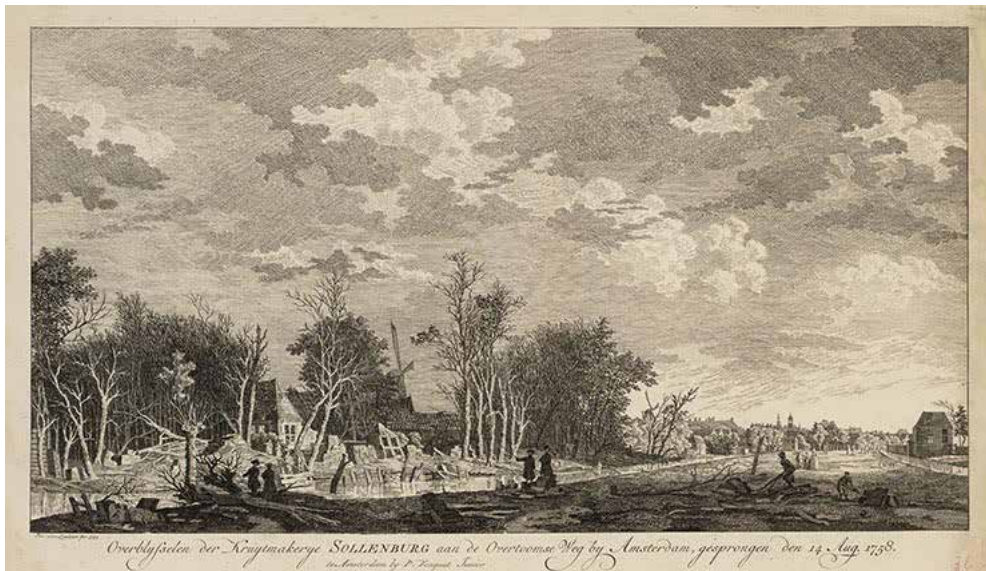


Vorige: De permanente plek die de Hortus in de Plantage kreeg toegewezen
Links: Titelblad van de catalogus van Johan Commelin 1697
Boven: Johan Commelin, broer van uitgever Caspar, die in de Plantage de hortus opnieuw moest opbouwen maar daar uitstekend in slaagde

Fort d'Eendraght



De Overtoomseweg – buiten de jurisdictie van Amsterdam – was een verzamelplaats voor zaken die in de stad verboden of niet gedoogd waren, voor vuurgevaarlijke bedrijven en werkplaatsen die stonken of vervuילend waren. Het meeste land aan de vaart was eigendom van het Sint Pietersgasthuis, zo ook dit waar we het over zullen hebben. De vroegste onderneming op de plek van De Eendracht was de kruitmolen *De Rob* die er in 1683 gevestigd werd door Pieter Rob en die het grondstuk van het Gasthuis pachtte. Eigenlijk heette de kruitmolen *De Prins van Oranje* maar de volksmond wint het altijd. Er waren vier kruitmolens aan de Overtoomseweg. Dat ze gevaarlijk waren bleek 14 augustus 1758 toen kruitmolen Sollenberg de lucht in vloog. Die datum heeft De Rob niet gehaald; hij werd in 1739 al opgeheven. Het erf werd door de ernaast gelegen katoendrukkerij De Drie Braamen overgenomen en in 1752 werd dit totale grondstuk door zeilmaker en scheepshandelaar Ary Blankers gekocht.



Een andere branche die om verschillende redenen de stad links liet liggen was die van de reizende toneel- en operagezelschappen. De regenten van de schouwburg aan de Keizersgracht hadden het recht zulke gezelschappen uit de stad te weren om zo concurrentie met hun eigen schouwburg te voorkomen. Geen nood, ze streken dan buiten de stad neer en bespeelden gelegenheden als de Bergenvaarderskamer aan de Amstel. Of ze zetten ergens een grote tent op en speelden daar in. Zulke tenten werden ook op diverse plaatsen aan de Overtoomseweg neergezet, ook op het erf van De Rob. Daar werd een toneelschuur opgebouwd die Jean-Benoît Leclair even verderop bij Nieuw Roosendael had achtergelaten. Het Franse gezelschap van

Boven: De Franse Schouwburg was kortstondig uitgaansplek voor tout Amsterdam. Jan de Beijer maakte er deze prent van.

Links: In 1758 vloog kruitmolen Sollenberg in de lucht. De ruïne werd nog dagenlang door ramptoeristen bezocht.



Quinault kreeg Blankers zo ver er een chique voorgevel voor te laten plaatsen (afb.p.45). Op 22 april 1753 gaf Quinault zijn eerste voorstelling..., uiteraard in het Frans. Blankers had de schouwburg naar zichzelf *Blankenburg* genoemd. De volksmond doopte het etablissement echter Franse Schouwburg. Pech voor Quinault en nog meer pech voor Blankers: op 22 augustus 1754 brandde het gebouw tot de grond toe af. Quinault verdween met zijn troep naar Den Haag om in september terug te keren en in een naast de ruïne opgestelde tent op te treden.

De schouwburg bestond uit een aantal houten schuren waar een (later stenen) gevel voor geplakt was. Toch was het publiek zeer te spreken over de inrichting van de schouwburg. Hij stond iets terug van de rijweg om ruimte te bieden aan de vele koetsen die toeschouwers vervoerden. Het gebouw was over beide erven verdeeld, deels op dat van de katoendrukkerij en deels op dat van de kruitmolen. Blankers liet 't er niet bij; op de fundamenten van de schouwburg liet hij een plateelfabriek verrijzen. De naam was niet erg origi-

Boven: Tekening van een Franse komediant

Rechts: In 1970 werden opgravingen verricht op het terrein van de voormalige plateelfabriek Blankenburg. Daarbij werden voornamelijk scherven gevonden van gebruiks aardewerk: plateel, bisquit en geïmporteerd aardewerk.

neel: *Blankenburg*. Waarom juist een plateelfabriek was niet duidelijk. Plateel is geglazuurd en beschilderd aardewerk. Simpel gebruiks aardewerk zou veel eenvoudiger geweest zijn; er bestonden al enkele succesvolle aardewerkfabriekjes aan de Overtoomseweg maar Blankers had opnieuw grotere ambities. Hij moest alle vakkrachten van elders aantrekken, zelfs uit het buitenland. Hijzelf had geen enkele vakkennis in te brengen. Het ging dan ook niet goed met de onderneming; in 1760 ging Blankers failliet en zelfs zijn privéhuus met inboedel moest er aan geloven. De fabriek werd niet meteen verkocht, dat gebeurde pas in 1764 aan Maria van Hierden met als geldschietters de familieleden baron Van Pallandt en baron De Hadel. De fabrieksinventaris werd en bloc verkocht aan alweer een adellijke figuur: de graaf Van Gronsveld Diepenbroick die met deze inventaris de aardewerkfabriek Weesp inrichtte. Die fabriek was met dezelfde middelen bijzonder succesvol dus het falen van Blankers' onderneming had toch met zijn personeelskeuze of zijn management te maken.

Maria van Hierden woonde al op het ongebruikte deel van het erf van De Drie Braamen. Zij was daar komen wonen na het overlijden van haar echtgenoot Pieter Maas, werkzaam (mede-eigenaar?) op



de nog iets noordelijker gelegen katoendrukkerij De Maasstroom. Het is aannemelijk dat zij de fabriek liet ombouwen tot een buitenhuis. Dat beperkte zich tot de zichtzijde; de achterkant bestond nog steeds uit de drie aan elkaar gebouwde fabriekshallen (foto). Ook delen van het interieur verraadden de industriële oorsprong. Het aldus ontstane buitenhuis werd Fort d'Eendraght genoemd. Waarom dat 'fort' erbij moest is niet duidelijk. Dat 'fort' wordt voor 't eerst gebruikt in het testament van Maria van Hierden, opgemaakt in 1765. Enig erfgenaam was haar dochter Henriëtte Maas die zelf in 1775 overleed. Fort d'Eendraght werd in 1778 verkocht aan Joannes Petrus Trouillart die in brieven sprak over zijn buitenhuis aan de Overtoomsevaart. Hij handelde in graan en gebruikte delen van de voormalige fabriek achter zijn buitenhuis voor de opslag daar-



van. Trouillart stierf op zijn beurt in 1779 en zijn erfgenamen lieten het hele complex openbaar veilen. Wij zullen u niet vermoeien met de tekst van de akte, maar daaruit blijkt dat de koop veel meer omvatte dan alleen het huis. Ook een koetshuis en een stalling be-

Boven: De achterkant van Fort d'Eendraght laat zien dat het oorspronkelijk drie geschakelde fabriekspanden waren

Links: De bovenverdieping verried de eenvoudige constructie van het geheel

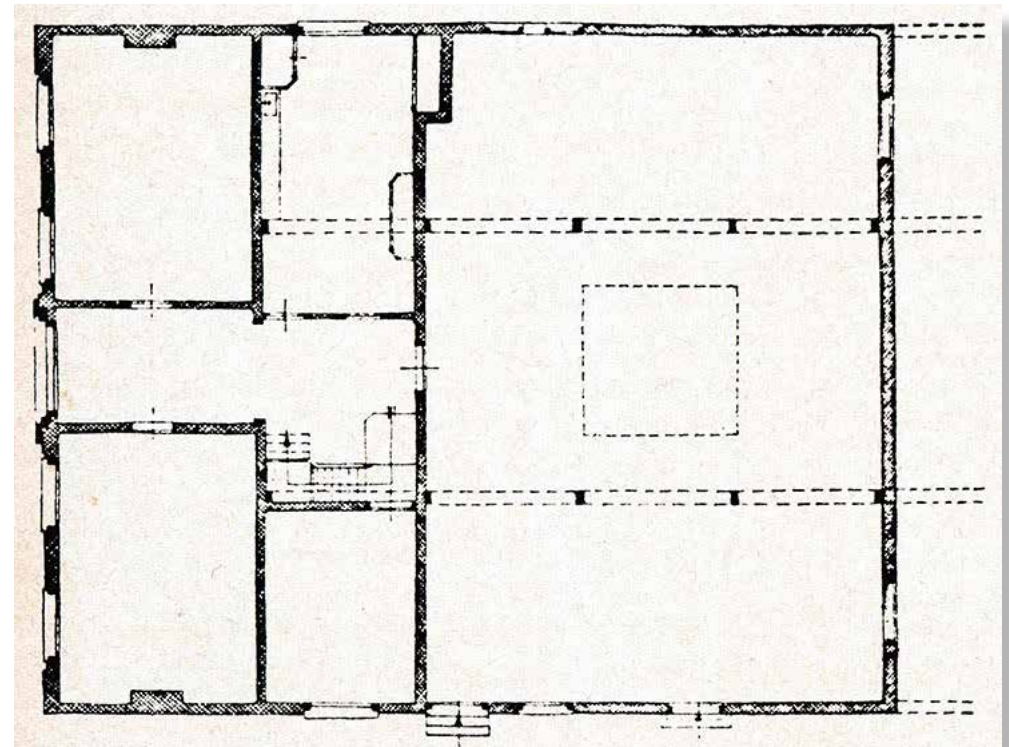


hoorden daartoe en een aangelegde siertuin. Bovendien moest de koper ook nog steeds pacht betalen aan het Gasthuis. Koper werd voor f10.950 Jan van Meekeren (via een stroman). Hij ging er niet zelf wonen maar verhuurde delen aan bijvoorbeeld een behangsel-drukkerij (1783) en hij gebruikte de zolders voor eigen houtopslag. Het woonhuis werd afwisselend verhuurd en als weekendhuis door hemzelf gebruikt.

In een codicil dat in 1789 aan zijn testament gehecht werd, bepaalde Van Meekeren dat Fort d'Eendraght een woongemeenschap moest worden, met minimaal acht wooneenheden voor elk twee personen, bedoeld voor behoeftige familieleden van hem en zijn drie echtgenoten. Hij wees ook de kamers aan die daarvoor gereserveerd

*Boven: De voorgevel van gesticht de Eendracht zoals het er in 1933 uitzag
Rechts: Henk Zantkuijl maakte ooit een reconstructie van de plattegrond van de
plateelfabriek Blankenburg. Links het woongedeelte aan de weg*

moesten worden; de mooiste kamer was voor de directeuren/toezichthouders. Mochten de acht kamers niet nodig zijn voor familieleden, dan konden 'geschikte en ordentelijke personen' gezocht worden, mits zij gereformeerd waren. Alle bewoners kregen uit het fonds een toelage, de familieleden f50 per jaar meer dan de anderen. In een tweede codicil bepaalde hij nog dat de directie het aantal wooneenheden naar eigen goeddunken mocht uitbreiden tot tien. Dit afhankelijk van de inkomsten van het fonds uit renten; het fonds mocht nooit kleiner worden maar hoefde ook niet te groeien. Op 18 juli 1791 overleed Van Meekeren en op 28 december 1791 konden de drie directeuren met hun werkzaamheden beginnen. De eerste bewoners konden pas tien jaar later intrekken, veroorzaakt door een



constante stroom tegenslagen bij het uitbouwen van het 'Gesticht'. Het huis was bij het overlijden van Van Meekeren bijvoorbeeld verhuurd aan een boekverkoper die een huurcontract tot 1 november 1793 had. Er was aanvankelijk ook maar ruimte voor 5 eenheden en de overige drie moesten in de bedrijfsruimte gecreëerd worden. Verder werd de beloofde f60.000 voor het fonds pas in november 1794 uitgekeerd door de executeurs-testamentair, zogenaamd vanwege de complexiteit van Van Meekeren's onderneming. Grote stagnatie ontstond door de troebelen van 1795-'96 bij het verdrijven van Oranje en de vorming van de Bataafse Republiek. Als Van Meekeren 150 jaar later zou hebben kunnen zien wat wij van de Overtoom hebben gemaakt, zou hij met afgrijzen in zijn graf teruggekeerd zijn. De idyllische omgeving was zeker begin twintig-



ste eeuw verworden tot een volgepakt nijverheidsgebied. Het bejaardenhuis functioneerde echter goed en heeft tot 1969 op die plek bestaan; het gebouw werd in 1971 afgebroken om ruimte te maken voor uitbreiding van het naastgelegen N.H. Diaconessenhuis.
Wk34-2018

Boven: Interieur Huize de Eendracht in 1969
Links: De laatste bewoonsters van Huize de Eendracht



de Nes als pretstraat
in de 19de eeuw

Wen de negentiende en begin twintigste eeuw was de Nes 'the place to be' als je uit wilde. En dat was niet per se voor een toneelstuk of concert, nee, dat was ook om variété of vaudeville te zien, om een van de vele dans- of nachtlokalen te bezoeken of een kelder-etablisement met keiharde muziek en wilige meiden. Net wat je maar zocht.

Meteen vooraan, op nummer 13-15 was 'de Vic' ofwel café-chantant Victoria. De Vic in zijn betere dagen was de plek waar toneelspelers als Nathan Judels, Michel Solser en Louis Bouwmeester hun carrière begonnen voor ze bij het 'grote' toneel terecht konden. In de nadagen verloederde de Vic. Moos, de stoepier bediende zich niet van wervende spreuken maar opende met een koord twee klapdeuren die een inkijkje in het interieur vrijmaakten. Goed gekozen werd achterin dat blikveld een toneeltje zichtbaar met altijd wel een aantal schaars geklede dames die een liedje zongen of in een wervelende





dans hun beste kant lieten zien. Als een passend gezelschap langsliep trok Moos de deuren open en je moest van goeden huize komen als je blik niet naar binnen getrokken werd.

Vrolijkheid alom!

Op nummer 33 zat 'Toontje', het nachthuis van M.E.Hoady. Dit befaamde lokaal stamde al van midden achttiende eeuw en werd in 1810 overgenomen door ene Hoady. Geen theater, geen danshuis, geen concerten..., alleen drinken, kroelen en lachen.

Vorige: In de Nes was er vertier voor iedereen; de stoepier van de Vic liet je een glimp zien van wat je binnen te verwachten had

Boven: De nachtclub van Toontje

Rechts: Vaudeville in Salon des Variété

Op de hoek van de Kuiperssteeg vond je de Salon des Variétés en Tivoli. Tivoli wilde een schouwburg zijn maar in de Salon zag men vaudeville-theater met vertaalde Franse- en andere kermisstukken: het lach-of-ik-schiet toneel. Louis Bouwmeester maakte er een tussenstop; hij was er van 1873 tot 1879 directeur.

Tot nu lag het accent wel erg op nachtclubs en goedkoop vertier. In de Nes werden ook serieuze pogingen gedaan om het publiek verpozing te bieden met muziek en toneel. Voordat er een concertgebouw was en zelfs voordat Felix Meritis zijn concertzaal ook voor niet-leden opende, zat er al een schouwburg annex concertzaal in de Nes: Tivoli op Nes 69. Het was een

in 1868 verbouwd kofiehuis dat aspiraties had een serieuze schouwburg te worden. Dat lukte niet direct; er werd geëxperimenteerd met komedie-theater, vaudeville en wat serieuzer toneel. Voor dat laatste werd het gezelschap van Louis Bouwmeester gecontracteerd en dat bleek te werken. Naast toneel – na 1886 trad Charles de la Mar er met zijn gezelschap op – kwam er nog het operettegezelschap van Henri Morden te staan en zo



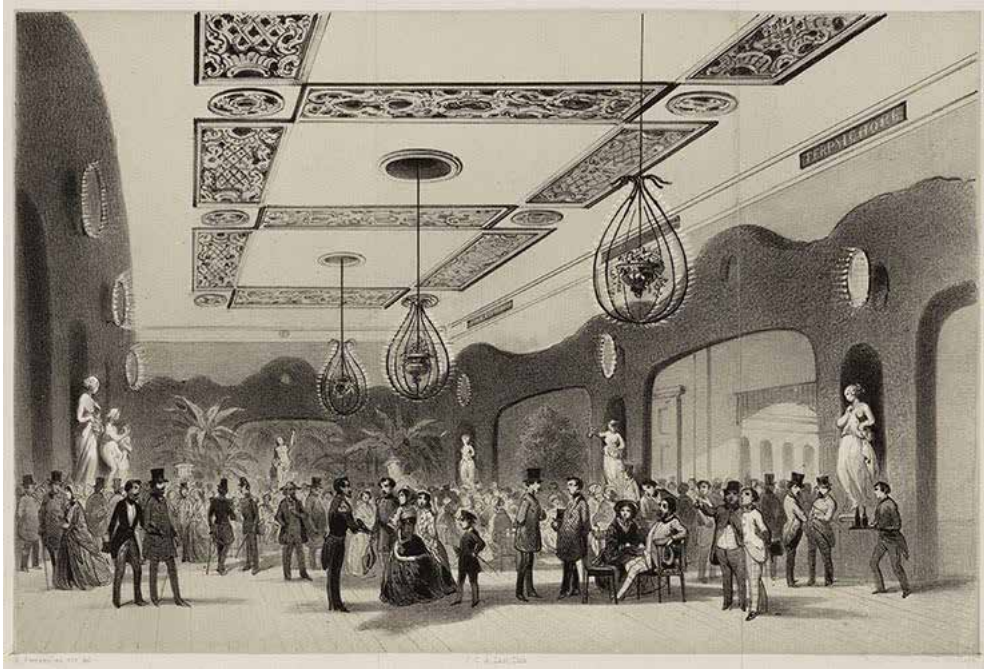
Onder: Salon des Variété op de hoek van de Kuipersteeg
Rechts: Tivoli, op de andere hoek van de Kuipersteeg



rekte Tivoli zijn bestaan tot 1894. Toen sloot het de deuren om een jaar later afgebroken te worden en vervangen door een groot tabakskantoor, gebouw Harkema.

Top of the bill in de Nes was zonder twijfel Frascati. Als enige van de gelegenheden die we hier bespraken, staat het er nog, op Nes 59-63 op de hoek met de Sint Barberenstraat.

Na de Alteratie kocht het Leprozenhuis een deel van de grond en gebouwen van het Maria Magdalenaklooster en bouwde daarop een logement 'De Stad Lion'. Eind 1768 kreeg het Leprozenhuis toestemming het gebouw in veiling te brengen en kort daarop kwam het in handen van Jan Smit die het logement verrijkte met wat entertainment. In de grote zaal van het complex werden lichtshows en concerten gegeven. De rest van de tijd werden in die zaal veilingen



gehouden als dependance van de Brakke Grond.

Rond 1815 wijzigde de naam van het etablissement in Salon Frascati. Waarschijnlijk is er toen ook flink verbouwd. Het logement-deel verdween geheel en de nadruk lag voortaan op entertainment. Bovenstaande litho is uit 1824. De naam Frascati volgde op de opzet als Italiaans koffiehuis met een luxe aankleding in Italiaanse neo-klassiek. De kroonluchters waren gasgestookt. De zaal kon snel aangepast worden aan verschillende soorten gebruik, als concertzaal, danszaal, gekostumeerde bals of als staruimte voor meer dan 1000 mensen. De huidige grote zaal van theater Frascati komt nog steeds overeen met deze grote zaal van begin negentiende eeuw. Daar werd o.a. een balkon bijgebouwd voor de muziek. Het com-

Boven: Salon Frascati, de slijkste gelegenheid in de Nes

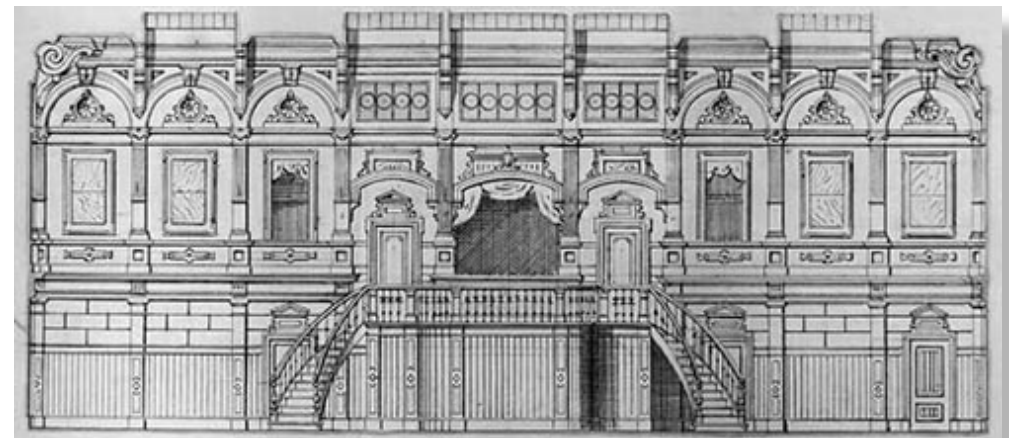
Rechts: Het nieuwe muziekbalkon van Frascati

plex werd geleid door een reeks van opeenvolgende directeuren van verschillende snit. De weduwe van de eigenaar huwde in 1834 de musicus en entrepreneur J.E. Stumpff die de dagelijkse leiding van Frascati overnam. Er werd voortdurend gesleuteld aan Frascati. De inrichting kon gewijzigd worden in meerdere kleinere zalen, de Toscaanse kolommen verdwenen en het plafond werd gewijzigd in een spiegelp plafond. De aankleding werd elk jaar t.g.v. de kermis (Botermarkt) versierd met steeds een ander thema. Frascati was 'hot'.

De doodsteek voor Frascati was het in 1871 aangekondigde verbod op de kermissen (Botermarkt), tijdens de 2 weken durende jaarmarkten. De Nes en vooral Frascati hadden een heleboel extra vertier geboden tijdens deze kermissen.

Stumpff gooide de handdoek in de ring en bood het complex te koop aan. Eerst wilde de gemeente Amsterdam er een school in vestigen maar in 1878 ging het in de verkoop.

Frascati werd een verkooplokaal en werd daartoe door architect Van Gendt ingrijpend verbouwd. De hoofdingang kwam op de Oudezijds Voorburgwal 304; de (nieuwe) grote gevel in de Nes gold als





‘achterkant’.

Het feit dat in het verkooplokaal de tabaksveilingen een plek vonden, zorgde voor een toeloop van kantoor-tjes van tabaksmakelaars in de Nes, dit alles ten koste van het vertier in de straat.

De leegloop van de Nes werkte het verloederen van het aanbod in de hand en de chiquere klanten bleven weg. Stumpff bracht in 1859 het beste van zijn aanbod al naar de Parkzaal in Het Park in de Plantage (later: Wertheim-park) en in 1870 volgde hij met de rest.

Afsluitend moeten in de nadagen van de Nes als pretstraat de diverse tingel-tangels en artiestencaf es vermeld worden zoals Café de Paris (Nes 73) waar schilders (Breitner, Isra els) en schrijvers (Kloos) vaak kwamen. En natuurlijk de eerste homo-bar in Amsterdam, ‘The Empire’ (Nes 17; foto rechts). Uitgerekend Frascati werd na de Tweede Wereldoorlog weer een theater wat voor een revival van amusement in de Nes zorgde. Met het verschijnen van steeds meer theatertjes heet de Nes nu ‘Off Broadway’.

De functie van entertainmentkwartier werd van de Nes overgenomen door Amstelstraat, Rembrandtplein en Thorbeckeplein.

Wk43/44-2018



scheepsbouw op **Wittenburg**



Zo veel als we weten over de scheepsbouw door de Admiraliteit en door de Verenigde Oost-Indische Compagnie, zo weinig weten we over particuliere scheepsbouw. Zijn de archieven van de eerder genoemde grote ondernemingen goed bewaard gebleven, de administraties en boekhoudingen van particuliere werven zijn bijna zonder uitzondering verloren gegaan. Ook de restanten van zeventiende-eeuwse bebouwing op de werven zijn zonder pardon gesloopt en vervangen door plaatstalen loodsen. Zelfs nog toen er tijdens de grote sanering van Katten- en Wittenburg,



70-er tot 90-er jaren van de vorige eeuw, restanten te voorschijn kwamen, ging de sloopkogel er tegenaan. Resten van scheepshellingen zoals we op Oostenburg en de Oudeschans te voorschijn zagen komen, ontbreken op de Westelijke en Oostelijke Eilanden.

Over de glorie tijd van de scheepsbouw en en passant ook van de particuliere werven is nog wat geschreven door bijvoorbeeld [F.G.M. Douwes](#).

Wittenburg is in dat hele verhaal een stiefkind. In 1661 werd een begin gemaakt met het plempen en inrichten van dit werkeiland dat geheel voor particulier gebruik bedoeld was. Er zou wel plaats zijn

Omslag: Stapelloop van het schip 'Cornelis Houtman' bij scheepswerf Hollandia op Wittenburg, 24 december 1825

*Boven: Noordelijkste punt van Wittenburg met rechts het woonhuis op werf IJhoek
Links: Een plattegrond van scheepswerven op de Oostelijke Eilanden rond 1850*



voor 16 á 17 werven maar de helft van de beschikbare grond werd maar verpacht. Meteen vanaf het begin ontstonden problemen met het vasthouden van het ophoogmateriaal en de grote stukken eiland die in het water zakten maakten de vaarten ondiep. Het verbeteren van het eiland liet op zich wachten; de stad had schijnbaar andere en grotere zorgen.

De westzijde van Wittenburg lag aan de Kattenburgervaart tegenover nog meer particuliere werven op Kattenburg. De oostzijde lag aan de Wittenburgervaart tegenover Oostenburg dat nagenoeg helemaal door de VOC in beslag genomen werd. Pas in de negentiende eeuw ontstonden ook daar scheepswerven, waarvan één heel grote van Paul van Vlissingen, de latere Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij (NSM). In het vervolg van dit verhaal gaat 't om de particuliere scheepsbouw aan de Kattenburger- en Wittenburgervaart. Op Kattenburg vinden we met name de werven De Eendragt en

Boven: Nog eens werf IJhoek, nu naar het zuiden gezien. Rechts de Oosterkerk.

Tekening 3e kwart 19de eeuw door G.L.Kiers

Rechts: Stapelloop van fregatschip 'Amsterdam' op werf Concordia op Oostenburg

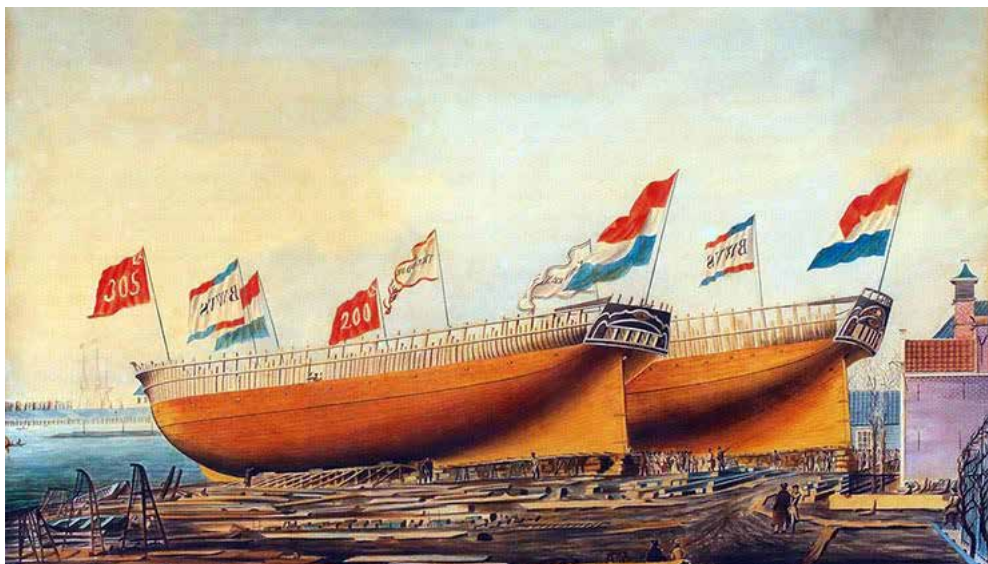
De Hoop, die in de achttiende eeuw zelfs oorlogsschepen bouwden voor Frankrijk, Portugal en Spanje. Op Wittenburg lagen, gerekend vanaf de Nieuwevaart, de werven 't Wapen van Amsterdam, 't Wapen van Harlingen, De (Zwarte) Raaf, De Boot, 't Fortuin, De Vrede, Hollandia en IJ-hoek. Aan de Wittenburgervaart in onbekende volgorde De Gouden Leeuw, De Olyphant en 't Witte Kruis. Op Oostenburg werden pas ná 1813 delen van het terrein van de failliete VOC in gebruik genomen door Concordia (later Seijmonsbergen) en de werf van Paul van Vlissingen van 'Stoomwerktuigen' (later NSM).

Idealiter werd alleen op bestelling gebouwd maar liever dan kundig personeel te ontslaan werd ook wel aan een nieuw schip begonnen zonder opdracht. Er werden dan geldschietters gezocht om het schip



*Onder: Houten fregatschip Koning der Nederlanden en de bark Theodora en Sara op de werf De Walvis -1836. Tekening Jacob Spin, Scheepvaartmuseum
Rechts: Stalen fregatschip Vondel volledig getuigd voor werf De Boot aan de Kattenburgervaart. Foto Jacob Olie 1895*

af te bouwen en te exploiteren. Ondernemende Amsterdammers genoeg! Alleen gedurende de franse overheersing ging het mis, en goed ook. Vanwege de blokkades door de Engelsen werd er bijna geen zeeschip meer gebouwd. Toen de Fransen vertrokken, waren de werven in slechte staat, de hellingen vermolmd en wat er nog aan personeel was, kon alleen houten schepen bouwen. Ook de werven waren zonder kostbare aanpassingen niet geschikt om ijzeren of stalen schepen te bouwen, zoals die inmiddels in zwang geraakt waren. Tussen 1813 en 1828 werden in heel Amsterdam maar 24 zeegaande schepen gebouwd. Allemaal van het achttiende-eeuwse type pink of kat met weinig diepgang maar ook weinig laadvermogen. In 1830 kwam de omslag, de productie nam toe en ijzer en staal deden langzaam hun intrede.





Elke werf had op Wittenburg (en Kattenburg oostzijde) slechts plaats voor één helling. Zodra een schip ver genoeg beplankt was werd het te water gelaten en daar verder afgebouwd. Als een werf meer hellingen wilde, moest men een tweede plek pachten of een concurrent opkopen. Dat laatste deed bijvoorbeeld Groen van Waarder van scheepswerf De Boot, die de naastgelegen 't Fortuin kocht. Deze werf was in 1882 begonnen met verbeteringen en aanpassingen om in staal te kunnen bouwen. Daarvoor werden zo ongeveer alle gebouwen afgebroken en vervangen door nieuwbouw. Er werden vanaf toen kapitale stalen schepen gebouwd naar voorbeeld van

Boven: Stapelloop fregatschip Semper Spera van werf De Boot in 1891

de Amerikaanse klippers. De opbloeiende scheepsbouw trok medio negentiende eeuw ook nieuwe werven aan. In 1855 verscheen werf Groen(land) aan de Wittenburgervaart en Concordia op Oostenburg. Er verdwenen ook werven... in rap tempo. Zo maakte 't Wapen van Amsterdam plaats voor de Sint Annakerk plus R.K. school en 't Wapen van Harlingen voor de O.L.School No.27.

Werf De Boot was een van de werven die net de twintigste eeuw haalden. In 1903 werd het bedrijf sterk afgeslankt en werden alleen nog reparaties uitgevoerd. De werf werd na de dood van Groen van Waarden in 1904 overgenomen door E.J. Bok & Zn die de werf omdoopte in De Zwarte Raaf, een naam die eerder een werf op Wittenburg sierde. Delen van het werfterrein werden door andere bedrijven in gebruik genomen, zoals de grote hal door Blaauwhoedenveem. De foto links geeft een beeld hoezeer Groen van Waarden de werf had uitgebouwd. In de grote hal ligt fregatschip Semper Spera gereed om te water gelaten te worden (1890).

Op de tekening op p.58 (derde kwart van de negentiende eeuw) is nog maar één zeegaand schip te zien (rechts) en de gebouwen van een verder lege werf IJ-hoek (links). Bij werf De Boot wordt juist een houten droogdok gebouwd (onder de Oosterkerk). Bij De Vrede zijn ze zelfs niet te beroerd om een botter te repareren. In het laatste kwart van de negentiende eeuw verdwijnen de meeste werven om plaats te maken voor andersoortige werkplaatsen en opslag. Aan de straten op Wittenburg verschijnen aaneengesloten rijen woningen.

Wk47-2018

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

