van Smalle Pad tot Planciusstraat

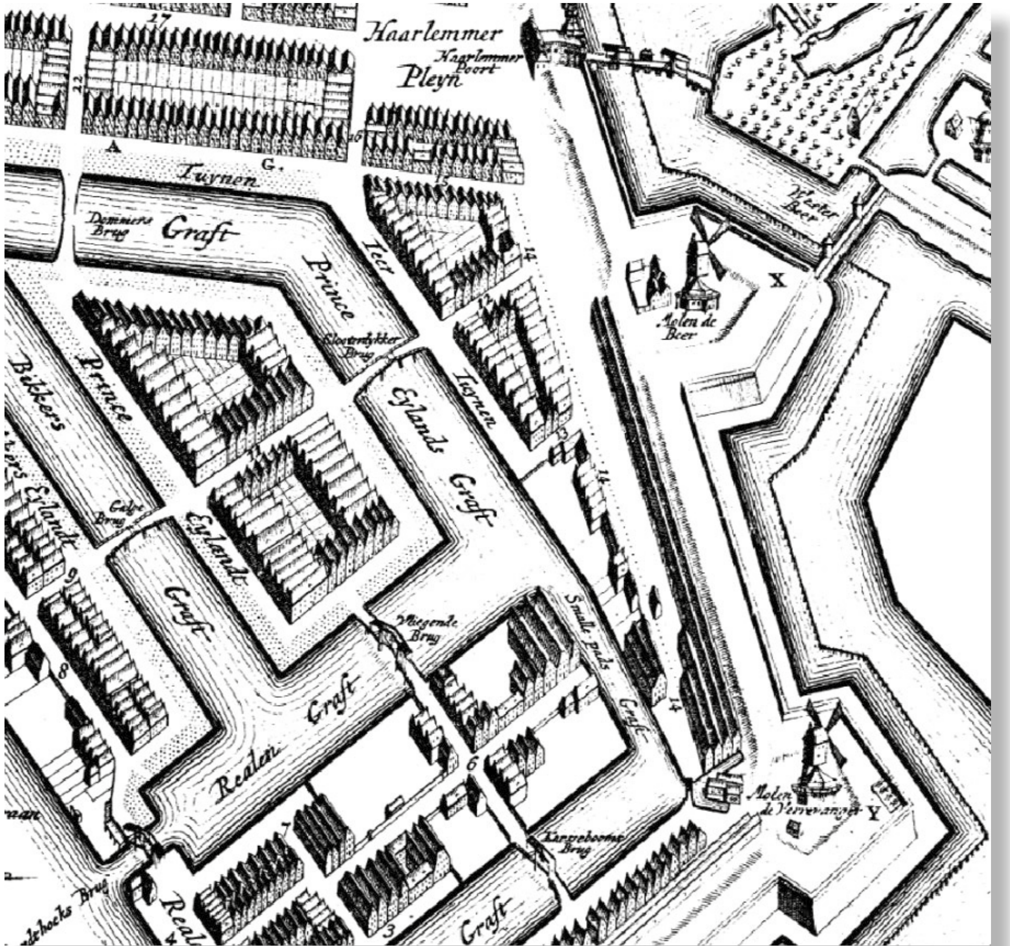
redactie: Bram Huyser & Theo Bakker

jeugdherinneringen: Wim Huissen

Buitendijks, ten noorden van de Haarlemmerdijk liep de schans door naar de Hoge Noord, een landtong in het IJ en een goede plaats voor een buitenste bolwerk. Prins Maurits, als adviseur door de Amsterdamse vroedschap aangetrokken, bemoeide zich intensief met de nieuwe omwalling van de stad. Dat eerste bolwerk werd de Leeuwenburgh, later Blauwhoofd genoemd naar de Arduinersteen waarmee het bolwerk bekleed was. De nieuwe uitbreiding lag ondermeer op het buitendijkse land voor de Haarlemmer- en Hogendijk, met over bijna de hele lengte van de vestingwal land, deels slikken en schorren, deels permanent droog blijvend binnen de zomerkade van de Overbraker Buitenpolder. Later bleven die gronden steeds droger, geholpen door het storten van baggerspecie, waardoor de vestinggracht dichtslibde en steeds smaller werd. Daar vond bijvoorbeeld de houtzaagmolen Het Klaverblad een plek.

Langs de vestingwal liep een pad om de bolwerken, wallen en molens te bereiken, het Smalle Pad. De evenknie van de Lijnbaansgracht buitendijks was een sloot langs dat Smalle Pad die abusievelijk wel eens met Smallepadsgracht wordt aangeduid maar die betiteling niet verdient. Het was echt maar een sloot, die uiteindelijk

Ons interessegebied, de wijk ter weerszijden van de Planciusstraat, is volgens de buurtindeling per 1 januari 2005 verdeeld over twee buurten.
***Westelijke Eilanden**, buurt A05d:*
Zoutkeetsgracht, Westerdok, Spoorlijn Amsterdam-Haarlem, Planciusstraat
***Planciusbuurt**, buurt A05e:*
Zoutkeetsgracht, Planciusstraat, Westzijde Haarlemmerplein, Korte Marnixstraat, Brouwergracht, Singelgracht, Westerkanaal

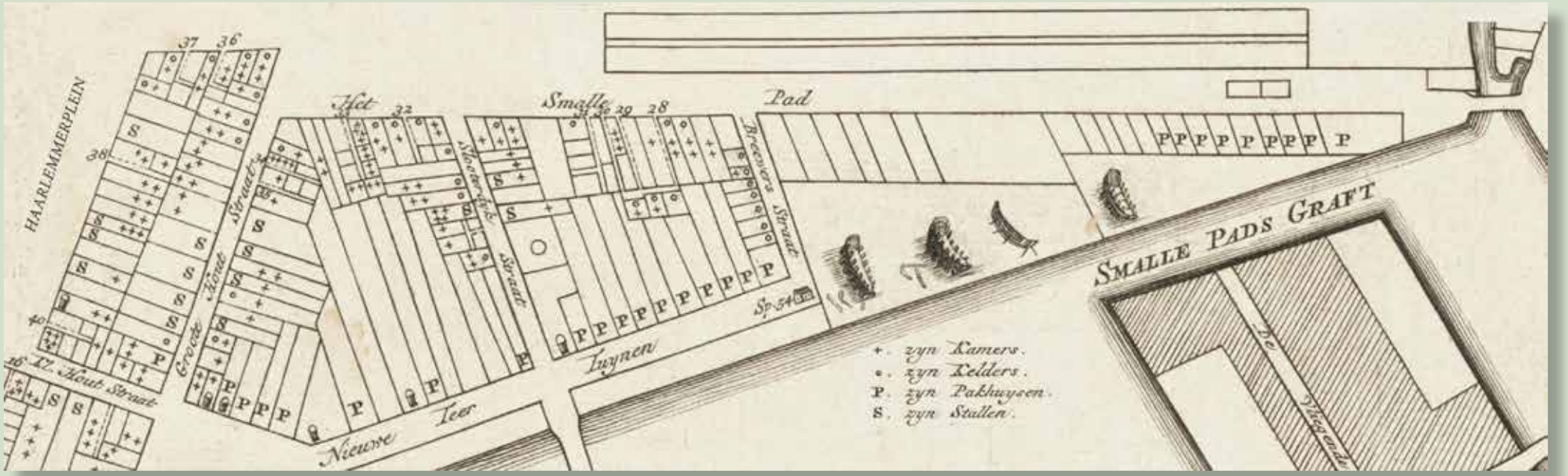


in 1860 werd gedempt om van het pad een serieuze straat te kunnen maken. Het Smalle Pad liep bij bolwerk De Bogt dood op een sloot tussen de Zoutkeetsgracht en molen de Vervanger op het bolwerk. Vandaar lag een voetbruggetje naar de Zoutkeetsgracht. De rest van de schans met zijn industrie was vanaf dit punt hoogstens over de

Boven: Het Smalle Pad, met nummer 14 aangeduid, op de kaart van Gerred de Broen uit 1735

wal te bereiken maar die was benoorden de Haarlemmerpoort niet bevestigd, niet versteend zoals binnen de zeewering, met alle gevolg voor zwaardere transporten. Er lag ook geen brug over de Smallepadsgracht naar het Realeneiland, ook vandaag nog niet. Het laatste stuk vestingwal was makkelijker via de Westelijke Eilanden te bereiken. Met de aanleg van die eilanden vanaf 1623 ontstond de nodige nijverheid, hoofdzakelijk in dienst van de scheepvaart: werven, lijnbanen, teerpakhuizen, enzovoort. Ook langs de schans ontstond direct nijverheid en die strook werd gereserveerd voor de smerigste industrieën, zoals zoutketen, teertuinen en visrokerijen.
Net als in de rest van de stad ontstonden langs de schans lijnbanen, ook langs het Smalle Pad. In het kielzog van die lijnbanen kwamen woningen voor het personeel, de baanders, wat tot het gehucht Zevenhuizen leidde, genoemd naar het aantal woonhuizen op dit stuk schans. De bewoners waren voor voorzieningen aangewezen op de Westelijke Eilanden of de Haarlemmerbuurt en dat zou heel lang zo blijven. De lijnbanen namen de strook grond tussen vestingwal

Boven: Het Smalle Pad, in 1816 gezien vanaf het Haarlemmerplein naar het noorden
Rechts: De Smallepadsgracht, in 1817 gezien vanaf de Zoutkeetsgracht naar het zuiden. Helemaal rechts de pakhuizen aan het eind van het Smalle Pad, Anna Maria en mouterij De Dageraad.



Boven:
Op de Schutterswijkkaart van rond 1770 staan alle percelen tussen het Smallepad en de Nieuwe Teertuinen zoals ze oorspronkelijk bebouwd waren. Op de kaart staat + voor een kamer (één-kamerwoning) en ◦ voor een bewoonde kelder. P staat voor pakhuis, die zich aan de Nieuwe Teertuinen bevonden en aan het einde van het Smallepad. S staat voor Stalhouderij die vooral aan het Haarlemmerplein en in de Grote Houtstraat te vinden zijn.
Het Smallepad is slechts aan de oostzijde bebouwd. De andere kant is schans en daar staan de beide lijnbanen.

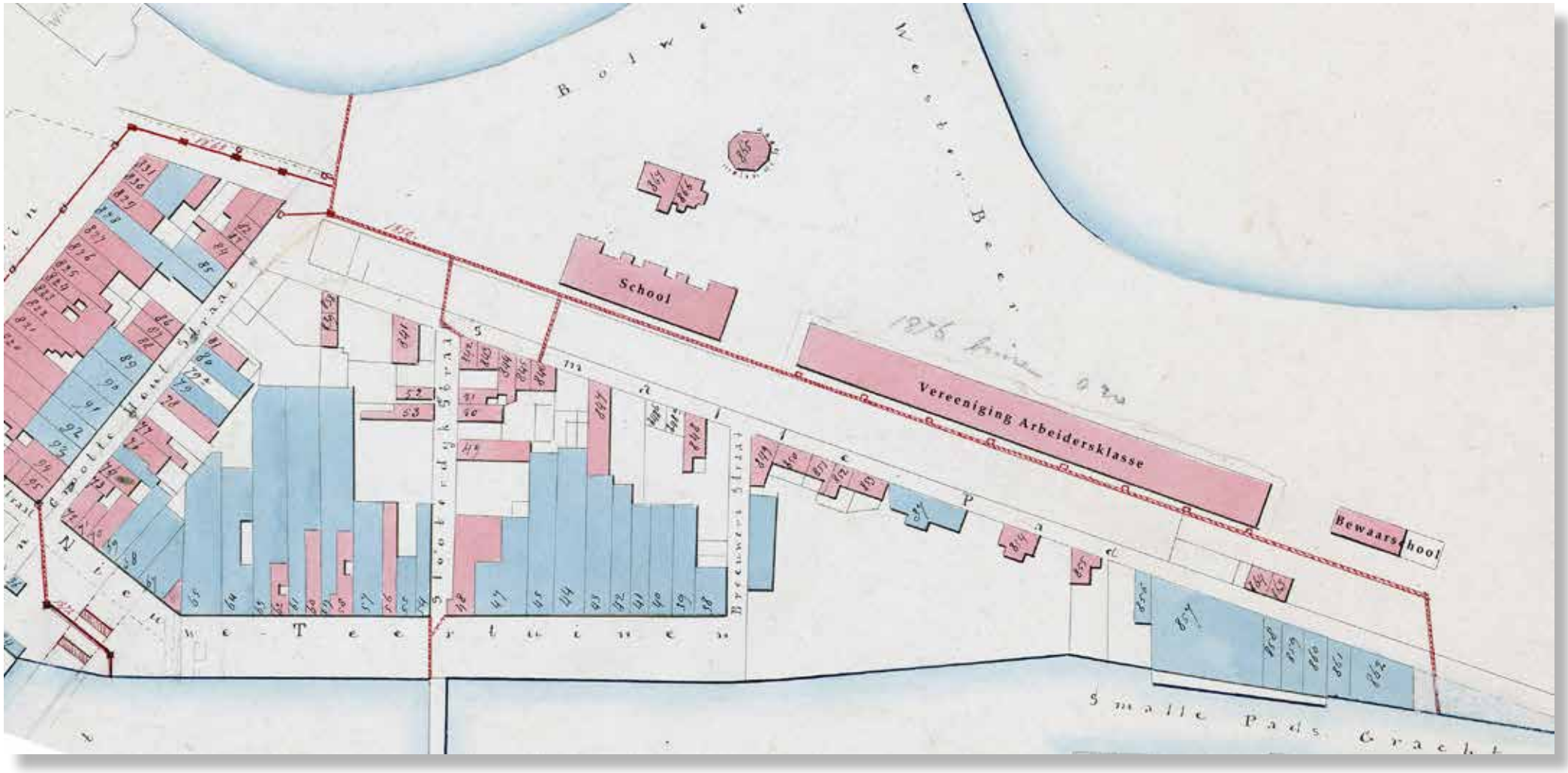
Rechts:
Stalhouderij in de Grote Houtstraat

en Smalle Pad in. We komen daar en langs de wal naar het bolwerk Blauwhoofd o.a. de lijnbanen De Walvisch, het Blauwhooft en de Groote Zeevaart tegen. De lengte van de lijnbanen liep met het jaar op en schommelde rond de 400 meter met een uitschieter van 570 meter voor de lijnbaan van de VOC op Oostenburg. Op de kaart van Gerred de Broen van 1735 zien we langs het Smalle Pad twee grote lijnbanen met daar nog twee kortere aan grenzend. Dat waren toen betrekkelijk nieuwe gebouwen omdat de drie lijnbanen die er oorspronkelijk stonden in 1680 volledig afbrandden. Ondanks dat daarbij de betrekkelijk nieuwe (1672) brandspuiten naar ontwerp van Jan van der Heijden werden ingezet, brandden ze volledig af en moesten herbouwd worden.

Op de naar het noorden steeds smaller worden strook tussen Smallepadsgracht en Smalle Pad vonden diverse industrieën een plek. Aan het begin, langs de Prinseneilandsgracht, werden de Nieuwe Teertuinen gevestigd. Voorbij de huidige 2e Breeuwersstraat hield dat op en vestigden zich scheepswerfjes, werkplaatsen en fabrieken, zoals een mouterij De Dageraat op de plek waar zich tot zo'n honderd jaar geleden Planciusstraat 3-5 bevond. In 1903, toen dit complex afbrandde, was daar een graandrogerij gevestigd. De strook werd afgesloten door een groot pakhuis Anna Maria. Op de plaatsen waar de erven aan ruim water grensden: Realengracht, Zoutkeetsgracht

Boven: Dit werfje stond in 1882 nog langs het Smalle Pad, grenzend aan de Smallepadsgracht.

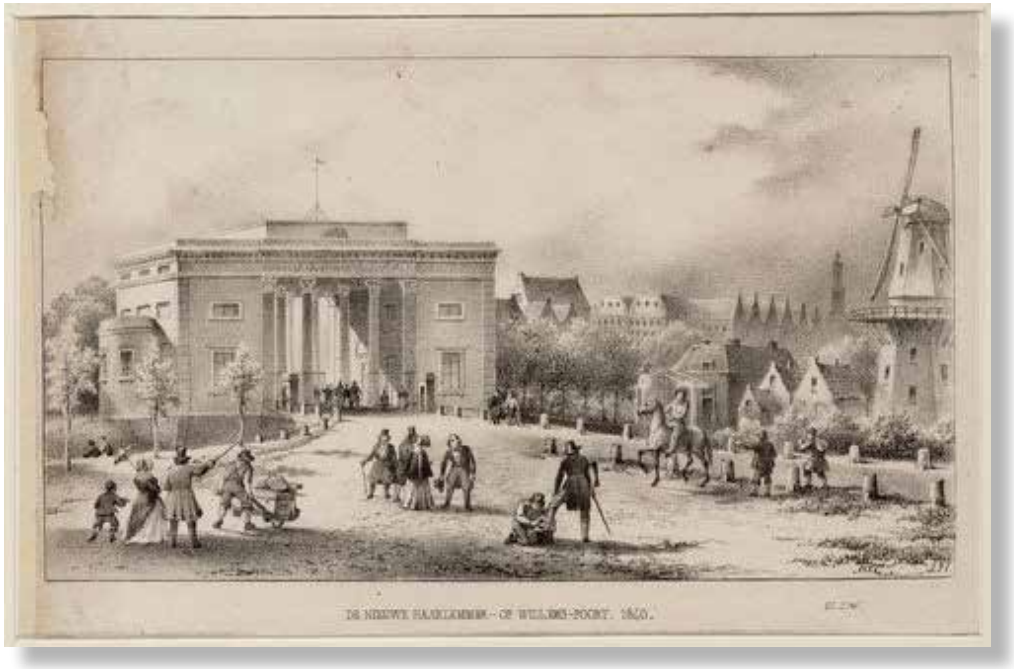
Links: Dit bleef er na de brand van 1680 van drie lijnbanen langs de schans over. Pagina uit het 'brandboek' van Jan van der Heijden.



en in mindere mate de Smallepadsgracht kwamen enkele scheepstimmerwerven.

De eigenaar van ‘de Drie Gekroonde Haringen’ op het Realeneiland, Haring Booy, was een zeer bekende scheepstimmerman, die zijn werf ‘de Oude Omwerp’ aan het Smalle Pad had. Die bezat hij van 1766-1792 samen met de weduwe Lugt en was daarna alleeneigenaar. In 1798 werd hij ook nog voor de helft eigenaar van een werf aan de Vierwindenstraat. Hij had daarnaast nog een aandeel in de houtzaagmolens De Hoop en Het Fortuyn in de Stadsrietlanden. In december 1810, toen Haring Booy 72 jaar oud was, werd de werf

Boven: Zo zag de buurt er uit aan de vooravond van het afgraven van de walmuur en bolwerken en het graven van het Westerkanaal.



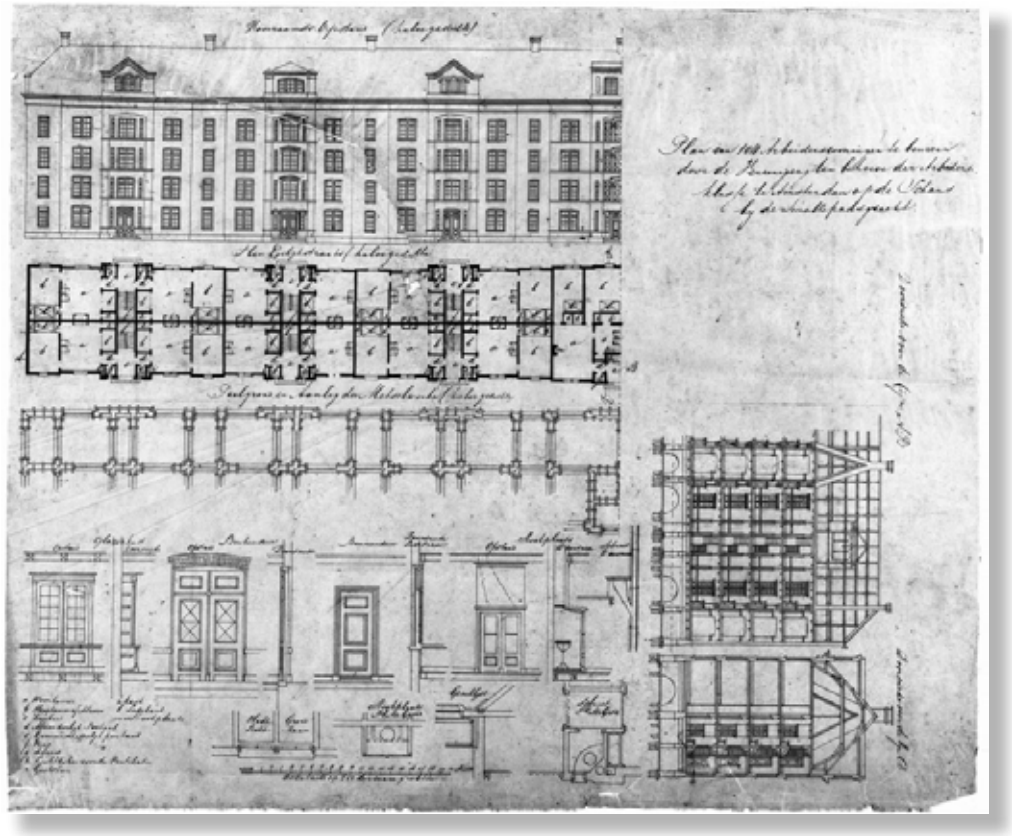
de Oude Omwerp geveild. Of dat door gebrek aan opvolging of door faillissement door de malaise vanwege de Franse overheersing was wordt niet duidelijk.
Eveneens aan het Smalle Pad waren de scheepswerven De Jonge Omwerp en De Schol van Jacob Schols en Cornelis J. van Dalen, waar zelfs in 1705 een fregat van 33 meter gebouwd is.
De ommekeer voor de grond langs het Smalle Pad kwam met de aanstaande opheffing van de vestingstatus van Amsterdam. Nadat de lijnbanen gesloopt waren lag de grond langs de wal even braak maar werd tussen 1843 en 1859 door de stad aangeplant waaruit het eerste stadspark van Amsterdam ontstond. Dat is door A. Huyser behandeld in zijn stuk over het Westerplantsoen. Aanverwante artikelen zijn er over de Westelijke Eilanden, de Haarlemmerbuurt en de Schans en Bolwerken met hun molens.
De ruimte langs het Smalle Pad trok ook de aandacht van de *Vereeniging ten behoeve der Arbeidersklasse*, die er een mogelijke bouwplaats voor hun experimenten met de bouw van verantwoorde arbeiderswoningen in zag. Bij raadsbesluit van 23 juni 1852 en later op 22 februari 1854 werd besloten het Westerplantsoen ten gunste van de vereniging te verkleinen ter hoogte van de huidige Planciusstraat. In 1852 al werd een eerste strook van het park weer gerooid en voor *f* 1000,- aan de vereniging verkocht, in 1854 gevolgd door een tweede strook voor *f* 2000,-. Op deze grond bouwde de vereniging haar eerste blok huizen.

Boven: De Willemspoort in 1844, kort na de opening en gezien van de veldzijde. In de poort zijn dan nog de hekken te zien en het schildwachthuisje.
Rechts: Uitspanning Welgelegen in het Westerplantsoen in 1863.

De plaats voor de nieuwe gebouwen was niet zonder betekenis. In de stad was de ruimte voor grote projecten beperkt. De beste delen aan de Singelgracht werden verworven door projectontwikkelaars die de gegoede burgerij bedienden. Het Smalle Pad lag in de uiterste noordwesthoek van de stad en liep achter drie nutteloze bolwerken langs. Het bouwplan ging behalve van de woonblokken uit van de aanleg van een ‘wandeling’ op de oude bolwerken. De Vereeniging stelde in haar aanvraag voor de aankoop van het bouwterrein dat de behoefte aan arbeiderswoningen juist daar groot was. Er stond een werktuigenfabriek, ‘Atlas’, met 230 arbeiders in dienst, en ook een bloed- en chichoreifabriek. Bovendien was er op de Westelijke Eilanden veel bedrijvigheid waar onvoldoende huisvesting voor beschikbaar was. Dan was er nog het treinstation Willemspoor van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij, waar veel beambten werkten en waarvoor in 1858 nog geen huisvesting in de buurt beschikbaar was. Als laatste argument wordt wel aangevoerd dat de vereniging het blok aan het Smalle Pad als een pronkjuweel zag, zo direct dat aan het eerste stadspark gelegen was en door iedereen gezien werd die daar wandelde.

De bewoners hadden met beginnerproblemen te maken. Er kwamen rapporten bij de directie binnen over de moeite die bewoners hadden om zich aan de riante woonomstandigheden aan te passen. De kamers waren tot 25 m^2 groot, het dubbele van wat ze voordien gewend waren. Een ander probleem was de stank die sommige bedrijven in de buurt verspreidden en die de nieuwe woningen – met toch wel hoge huren – minder aantrekkelijk maakten. Gelijk met de oplevering van de woningen was aan het Smalle Pad de bloeddroge-

Boven: Het VAK-blok, gezien van de plantsoenzijde. Later werd dit de Houtmanstraat.
Links: Het Smalle Pad gezien naar het noorden, met links het VAK-blok.



rij van de firma Veenendaal & Van den Pas van een houten schuur in een nieuw stenen gebouw getrokken. Door smokkelen met de voorschriften verspreidde die fabriek een ondraaglijke stank tot de stedelijke overheid ingreep en de fabriek stillegde tot die juiste voorzieningen getroffen waren. In de Galgenstraat op het Prinseneiland was een mestmakerij opgestart die eveneens erbarmelijk stonk. Die had daar geen vergunning en werd gesloten. Dan waren er nog klachten over een stinkende cichoreifabriek in de omgeving. Dat probleem loste zichzelf op doordat de fabriek 22 januari 1859 afbrandde. De Bloeddrogerij werd in 1862 overgenomen door F. Hartman & Co met het doel die om te bouwen tot stoom-fineerzagerij. Voor Amsterdamse begrippen hadden de problemen niet eens zó lang geduurd. De architect was Pieter Johannes Hamer (1812-1887). Hij had zijn opleiding genoten bij een timmerbaas in Rotterdam en was in Amsterdam aangesteld als opzichter van de gebouwen van de Hervormde Gemeente. De 104 woningen 'in het Plantsoen' waren de eerste woningen die hij ontwierp en daarna zouden nog vele andere huizenblokken volgen. Hamer was van 1854 tot 1871 in vaste dienst van de vereniging.

Boven: Architectentekening VAK-blok, met deelaanzicht, doorsneden, plattegrond, details en funderingsplan.

Rechts: Houtmanstraat met rechts het VAK-blok, gezien vanuit de Eerste Breeuwersstraat.

Rechts: Hetzelfde blok na de restauratie in 2007. Rechts het huizen aan de Houtmanstraat, dat aan de achterzijde aan de Houtmankade ligt.
Onder: De verenigingswoningen in 1923.

De bouw begon in 1854. De maten van het blok waren 200 bij 12 meter, onderverdeeld in zeven ‘huizen’ met twee trappenhuizen naar de drie verdiepingen. Over de hele lengte was het blok in twee- en verdeeld, waardoor de meeste woningen rug-aan-rug kwamen te liggen. Van de woningen aan de westzijde, die een prachtig uitzicht hadden op het Westerplantsoen, was de huur een dubbeltje hoger. Er waren drie typen: rond de middelste ingang lagen driekamerwoningen voor de meer gegoede volksklasse. Deze liepen over de hele breedte van het blok door, zodat ze vensters hadden aan de Planciusstraat én aan de kant van het plantsoen. De huur van deze grote woningen was te hoog om bewoners te vinden, dus werden ze later gesplitst in kleinere. Verder waren er een- en tweekamerwoningen. De tweekamerwoningen hadden een klein portaaltje met een pri-

De blokken van de arbeiderswoningen aan de even kant van de Planciusstraat en de achterliggende Houtmanstraat zijn in 2006 door Ymere grondig gerenoveerd. Eigenaar Ymere herstelde niet alleen het houtwerk aan de buitenkant in de authentieke kleuren, ook de houten kapconstructie en de trappenhuizen zijn in oude glorie hersteld, inclusief de leigrijze lambrisering. Acht woningen in het complex hebben nu weer dezelfde plattegrond als in het oorspronkelijke ontwerp. Bij de renovatie heeft Ymere zeer nauw samengewerkt met Monumentenzorg.

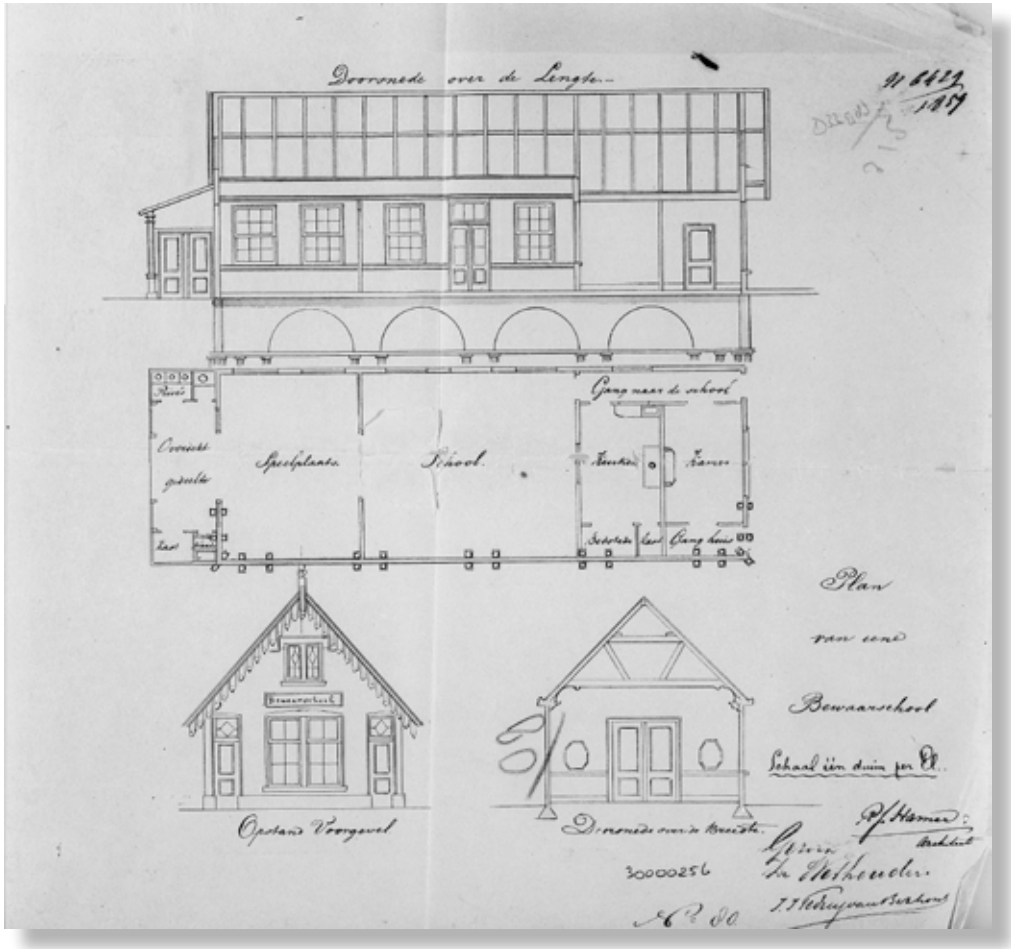
vaat, een woonkamer van 4 x 5,40 meter en een slaapkamer van 3 x 4 meter. In de woonkamer lagen aan een wand een gootsteen, een bedstede en een provisiekast. Aan de andere wand lag de stookplaats voor de potkachel en de turfkist. Sommige huizen hadden tegen de achterwand nog een glazenkast. In de slaapkamer stonden een bedstede en een kast. Sommige huizen hadden een aparte keuken die door een raampje naar het trappenhuis werd verlicht.
Het houtwerk in het interieur was geschilderd in ordinoire (gewone) kleuren voorzien van taaye olie, opdat zij eenen behoorlijken glans verkrijgt. De muurvlakken werden gewit. Over het meubilair is weinig bekend, maar zal hebben bestaan uit een tafel, met een aantal eenvoudige stoelen daaromheen, in het midden van de woonkamer. De verlichting bestond uit een olie- of kamferlamp.
De massale aanpak – 104 woningen in één blok – betekende dat er lange uniforme wanden langs de straat zouden komen in plaats van het vertrouwde horten en stoten van afzonderlijke gevels. Hamer probeerde met kleine accenten en een geleding op het ritme van de trappenhuizen de inwendige verdeling te laten blijken. Aan de Planciusstraat hadden de risalieten bij de trappenhuizen een andere detaillering al naar gelang ze toegang gaven tot drie-, twee- of eenkamerwoningen. Het risaliet stopte bij de kroonlijst, maar daarboven gaven dakkapellen, met een afwisselende vormgeving, de indruk van een topgevel. (Een risaliet is een gedeelte van een gevel dat over de hele hoogte naar voren uitspringt. Het woord is afkomstig van het Italiaanse risalto (uitbouw). Een risaliet in het midden van de gevel is een middenrisaliet, waarin vaak de ingangspartij is verwerkt. Een risaliet op de hoek is een hoekrisaliet.) De zeven 'huizen' waren zo enigszins als afzonderlijke paviljoenen te herkennen. Aan de westkant van het blok werd een ruim plantsoen in Engelse landschapsstijl aangelegd. Na het graven van het Westerkanaal werd het Westerplantsoen weer geruimd. Op 23 juli 1869 werd dit plan door de gemeenteraad aangenomen. De kades aan beide kanten van het Westerkanaal zouden Houtmankade gaan heten. Het Westerkanaal werd in 1875 voltooid, terwijl in 1877 de Zoutkeetsgracht werd doorgetrokken naar het Westerkanaal.

Links:
Ingangspartij Planciusstraat 16 na de renovatie

Bewaarschool

Voor de bewoners van de woningen aan het Smalle Pad en de directe omgeving werd in 1858, door dezelfde vereniging naar een ontwerp van dezelfde architect P.J. Hamer de christelijke bewaarschool ‘t Smallepad gebouwd. In het gebouwtje, dat de uitstraling van een boerderijtje had, werd ook nog een onderwijzerswoning opgenomen. Het was een genoeglijke bewaarschool ‘bij de juf aan huis’. Er werd gespeeld, handvaardigheid ontwikkelt en er werden bijbelse verhalen verteld. Aan de kant van het Smalle Pad waren in een uitbouw een paar privaten. Behalve binnen was er ook een speelplaats buiten, tussen de school en het plantsoen, later de tuinen van de huizen aan de Houtmankade. Dan was er ook nog speelruimte tussen de aanbouw en waar later de Zoutkeetsgracht zou komen. Boven de schutting uit was net het dak van het wachthuisje der trambestuurders te zien. Als de conducteur floot en de bestuurder op de bel trapte begon weer een nieuwe rit van lijn 10.

De ingang was eerst door de rechterdeur in het front, langs de wo-



Boven: Bouwtekening bewaarschool uit 1859

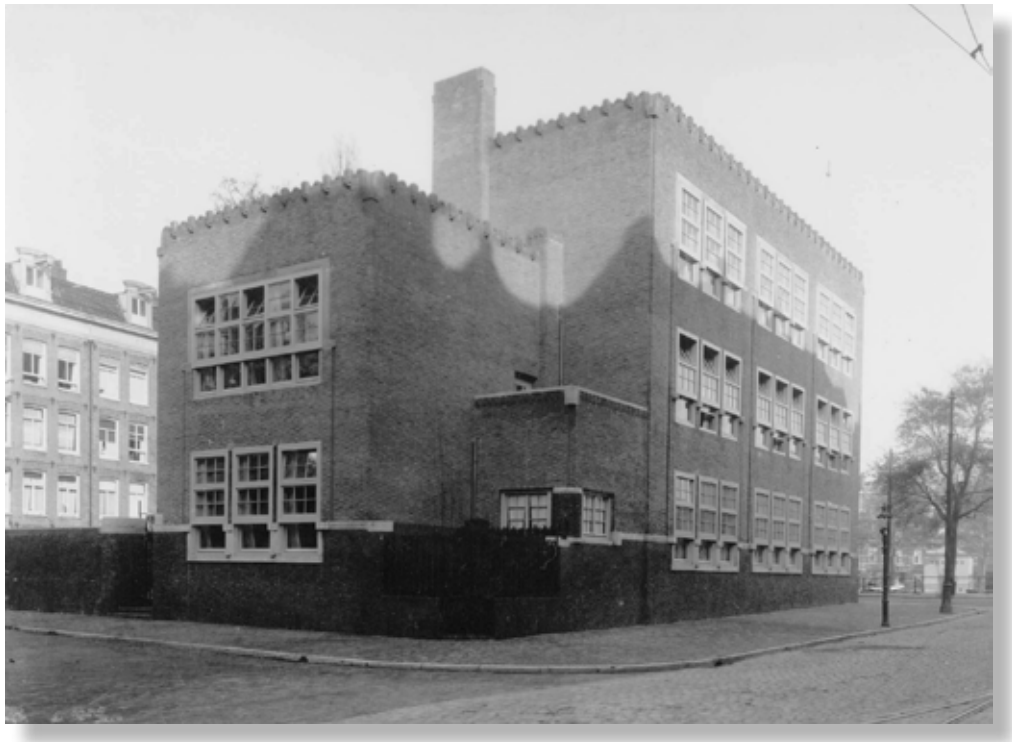
Links: De christelijke bewaarschool Smalle Pad werd geopend in 1859. Op de achtergrond de molen De Vervanger op bolwerk De Bogt, toen nog omgeven door het Westerplantsoen.

ning gedacht, maar werd later verplaatst naar de achterkant, in de aanbouw en via het speellokaal.
De schooltijden waren van 9 tot 12 en van 2 tot 5 uur. Er waren tot 180 leerlingen gelijktijdig present, waarvan er 50 ’s middags overbleven en een maaltijd kregen. De bevoegde onderwijzeres, Cornelia Steuven, kreeg hulp van een aantal assistenten, meestal meisjes die soms zelf net van de lagere school kwamen. Een helpster van 16 jaar kunnen we ons misschien nog wel voorstellen, maar de jongste ooit was 9 jaar. Regelmatig kwam ‘dominee’ op bezoek om de gang-van-zaken te controleren. Inspecties van gemeenteambtenaren leidden zelden tot commentaar; in de beginjaren waren er wat problemen met de ventilatie van het lokaal. In 1890 werd de onderwijzerswoning uitgebreid en zo diende het schooltje tot ongeveer 1920. De school werd begin jaren 1920 verkocht aan de Nederduits Hervormde Gemeente, door de nieuwe eigenaar afgebroken en in 1923 vervangen door een nieuw schoolgebouw (zie hieronder).

Boven: Bewaarschool, gezien vanuit de Planciusstraat naar het noord-westen. Links op de tekening zijn al de huizen aan de Houtmankade (achterkant) te zien en rechts de huizen aan het Zoutkeetsplein.

Lagere School Het Smalle Pad

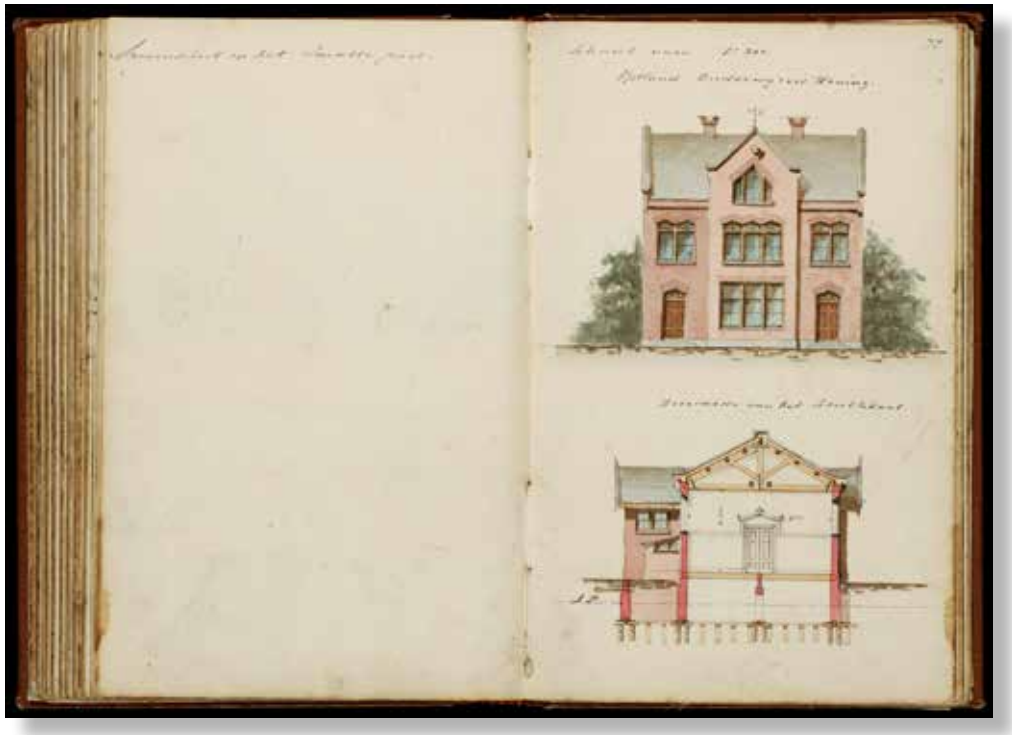
De bewaarschool werd afgebroken en vervangen door een lagere en kleuterschool met de ingang op de Korte Zoutkeetsgracht 2. Die school werd voor de Nederduits Hervormde Gemeente gebouwd door architect Cornelis Kruyswijk (zie kader rechts).
Op de plek van de bewaarschool bouwde Kruyswijk een kleuter- en



Onder: De ingangszijde van de GLO-school het Smalle Pad aan de Korte Zoutkeetsgracht.
Vorige: Dezelfde school van de andere zijde gezien. Links de achterkant van de huizen aan de Houtmankade.

lagere school. Het gebouw vormt de afsluiting van de Houtmanstraat, die daardoor met een bocht op de Planciusstraat aansloot. Aan de Planciusstraat is de gevel open, zodat veel zon de school in kan vallen. Op de kop van de Zoutkeetsgracht, aan de noordzijde, is het gebouw vrij gesloten. De omgekeerde J-vorm omarmt - binnen het blok - een speelplaatsje voor de kleuters.
Na sluiting van de school werd het een buurtcentrum en tegenwoordig is het gesplitst in 7 units voor bewoning en bedrijfsruimten.

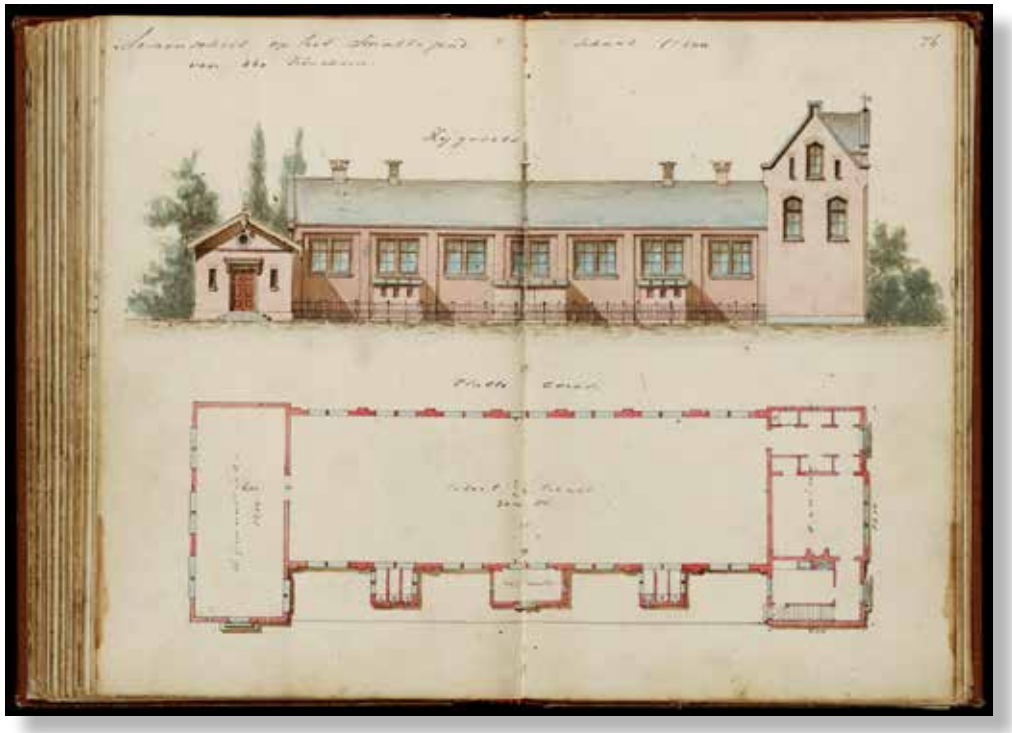
Architect Cornelis Kruyswijk, een volger van de Amsterdamse School, bouwde enkele kerken en vooral veel (christelijke) scholen. Die waren voor zijn tijd (1884-1935) bijzonder kindvriendelijk, zoals de Smallepadschool.
Opvallend genoeg ontwierp de uitermate hervormde architect Cornelis Kruyswijk, die weinig benul had van toneel en variété, ook een theaterzaal – voor Krasnapolsky.
Cornelis Kruyswijk en de directeur van hotel Krasnapolsky kenden elkaar goed, want ze waren allebei verwoed duivenmelker. Toen Krasnapolsky een nieuwe theaterzaal nodig had, wendde de directeur zich tot zijn vriend. En zo komt het dat Cornelis Kruyswijk de bouwer is van een wufte theaterzaal in het hartje van Amsterdam. In het oeuvre van Kruyswijk is dat een merkwaardige uitspatting. De architect hield zich meestal verre van de zonnige kanten van het ondermaanse bestaan. Eerst en vooral was Kruyswijk een streng gelovig mens.
Het aardige is dat zijn scholen niets hadden van de spreekwoordelijke, strenge en sombere 'School met den Bijbel'. Integendeel, de rechtzinnige Kruyswijk zorgde voor ruimte, licht en lucht. Ver voordat het in zwang kwam, muntten Kruyswijks scholen uit in kindvriendelijkheid. Dat is nog te zien aan de Smallepadschool. Het gebouw staat er nog steeds, al is het niet meer in gebruik als school. Het heeft twee overdekte speelterrassen en de ramen zijn groot, voor die tijd althans. Kenmerkend voor Kruyswijk is de vrij hoge, contrasterende plint van donkerder baksteen. Erg fraai is de door de architect zelf ontworpen belettering.



Openbare Armenschool No.8 / Realenschool / De Arend

Ingevolge de onderwijswet van 1857 werden een reeks van vijf Armenscholen volledig afgekeurd en nieuwe gebouwd. Eén zo'n nieuwe was de Armenschool no.8 aan de Planciusstraat, tussen Schiemanstraat en 1e Breeuwersstraat. De school is onder toezicht van stadsarchitect Bastiaan de Greef gebouwd, maar aan het ontwerp is mogelijk ook door Willem Springer meegewerkt, die sinds 1858 assistent-stadsarchitect was. Van diens hand zijn in elk geval de bijgaande schetsen. Het schoolgebouw werd in 1862 opgeleverd.

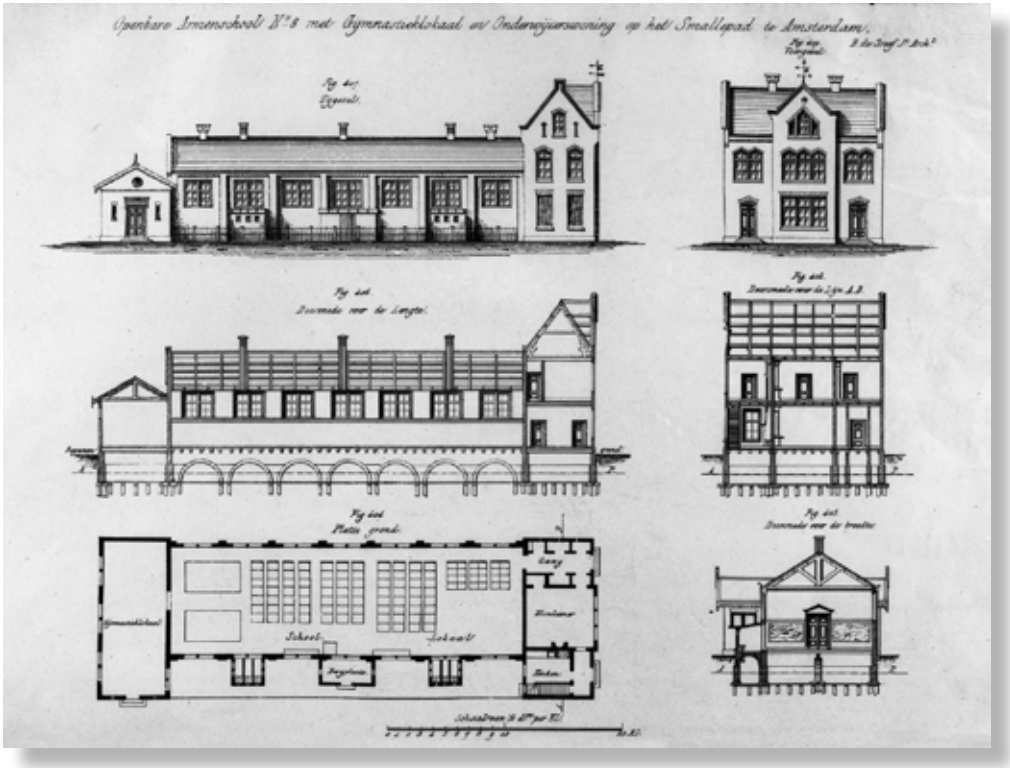
Het is een langgerekt gebouw in een neogotische stijl met een zadeldak en met aan elke lange zijde zeven hooggeplaatste ramen. De neogotische elementen zijn met name zichtbaar aan de vensters van het woonhuisgedeelte aan de Schiemanstraat. Het gebouw, bedoeld voor 300 leerlingen, telde één groot lokaal dat later - min of meer onder druk van kerk of diaconie - met een houten tussenschot omgevormd werd tot twee lokalen. De tweemaal drie toiletten lagen in uitbouwen aan de achterkant van het schoolgebouw. Aan de kant van de 1e Breeuwersstraat is een kleiner gebouw dat dwars op het lange gebouw staat en als gymlokaal diende. Aan de andere kant, ook dwars op de lengterichting van het schoolgebouw, kwam de



Boven: De bij de school gebouwde onderwijzerswoning, volgens het ontwerp van Willem Springer, assistent-stadsarchitect.

Rechts: De van de Planciusstraat afgekeerde achterzijde van de school, met links het gymnastieklokaal, rechts de onderwijzerswoning en in het midden de uitgebouwde tweemaal drie privaten..

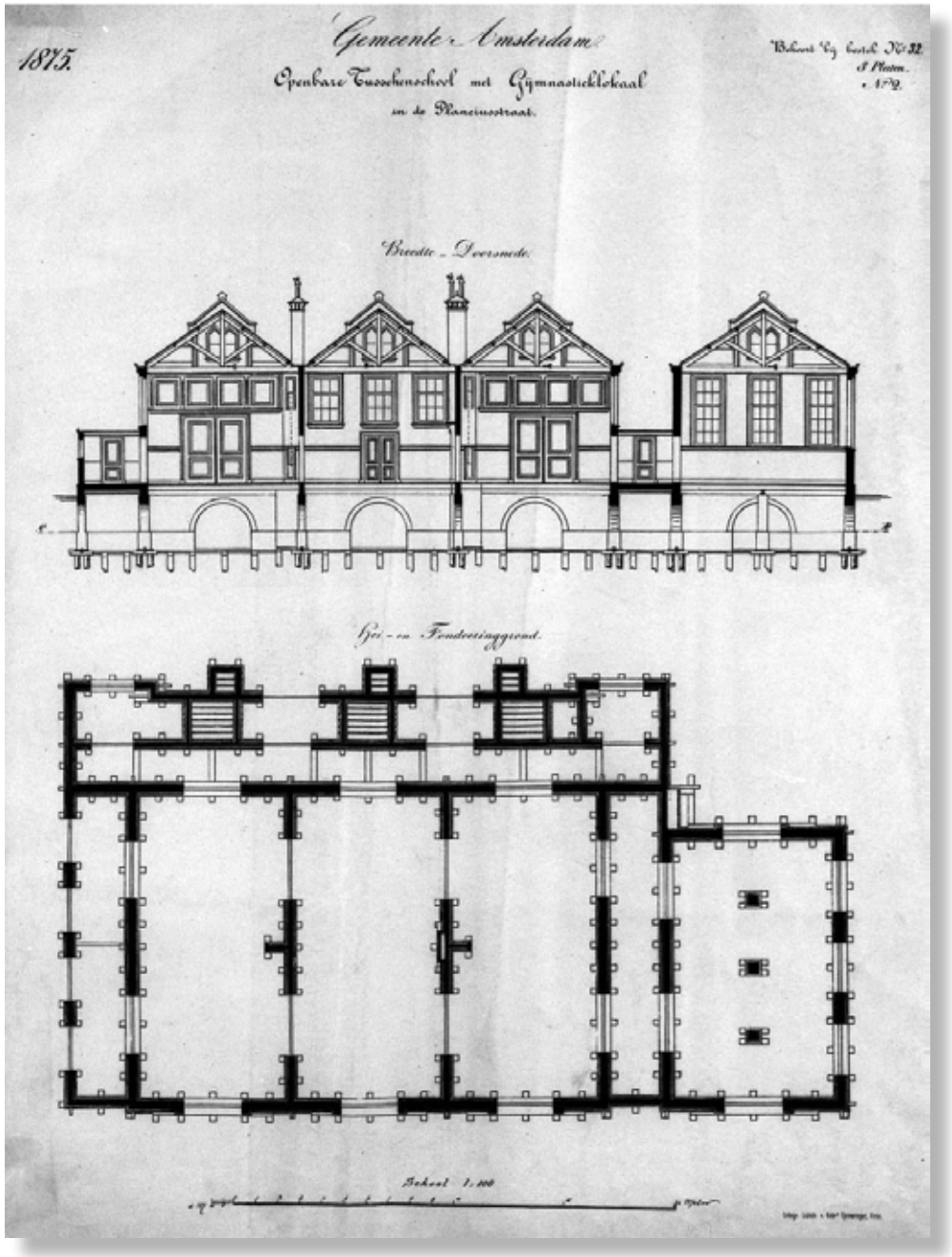
onderwijzerswoning met aan de voorkant en aan de zijkanten topgevels met tweeling- en drielingvensters.
In 1885 werd het schoolgedeelte met een bouwlaag verhoogd en dit beeld is tot vandaag bewaard gebleven. Tot de opening van de later te noemen Bickersschool (1919) fungeerde de school als Realenschool voor GLO. In 1929-'30 werd de school door Centraal Beheer voor Vereenigingsgebouwen omgevormd tot gebouw De Arend, dat als adres Schiemanstraat 2 (de onderwijzerswoning) kreeg. Van De Arend maakten gelijktijdig meerdere verenigingen en instellingen (ook gemeentelijke) gebruik, bijvoorbeeld het consultatiebureau van het Gemeentelijk Bureau voor Maatschappelijke Steun met in 1934 een stempellokaal in de 1e Breeuwersstraat 13 (gymnastieklokaal). Na de Tweede Wereldoorlog, om precies te zijn in 1950, huisvestte



De Arend het buurthuis De Gouden Reael. Vanaf 1961 werd er daarnaast een buurthuis voor schippers ingericht waar ook kerkdiensten voor ze gehouden werden.
In 1948 ging de Pinkstergemeente Agapé in Amsterdam-Noord van start waar de lokatie snel te klein bleek. Waarschijnlijk in 1949 al werd de bovenzaal van De Arend gehuurd, die ook snel te klein werd. Daarna werd de benedenzaal (186 plaatsen) erbij gehuurd en

Boven: Bouwtekening van de Armenschool no. 8, met aanzichten, doorsneden en plattegrond waarop de klassenindeling aangegeven is. De school moest geschikt zijn voor driehonderd leerlingen.

Links: Het hedendaagse aanzien van de voormalige armenschool, gezien vanaf de Planciusstraat naar het noord-westen. De school is in 1885 met een bouwlaag verhoogd.



toen dat nog steeds ontoereikend bleek heeft men een eigen gebouw neergezet. In 1992 kreeg de Montessorischool Westelijke Eilanden tijdelijk onderdak (benedenzaal) in gebouw De Arend, dat in 2002 weer verbouwd werd, nu tot kinderdagverblijf Plancius met separaat een buitenschoolse opvang.

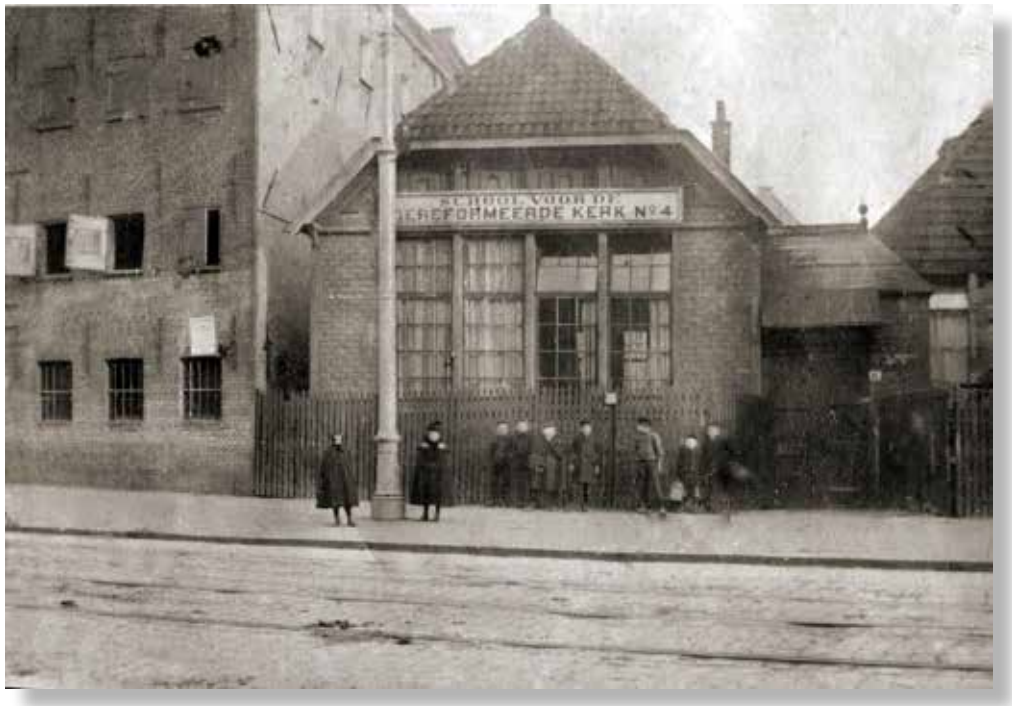
School no.122 - Planciusstraat 22

In 1875 startte de bouw van een nieuwe lagere school voor de Plancius- en Haarlemmerbuurt. Op de bouwtekening staat nog dat het om een ‘tussenschool’ gaat maar zij begint haar leven als ‘School no. 122’. Tamelijk vooruitstrevend is het feit dat er, behalve een gymnastieklokaal, al drie aparte lokalen zijn voorzien, terwijl in 1862 de Armenschool no. 8 het nog met een groot lokaal voor alle klassen deed. De school was geen lang leven beschoren, omdat ze precies in het tracé stond dat Nederlandse Spoorwegen voor de verdubbeling van het spoor naar Haarlem bedacht had. De leerlingen verhuisden in 1919 naar een nieuwe school, die we direct op pag. 35 zullen tegenkomen als de Bickersschool. Na afbraak van het schoolgebouw en de verbreding van de spoordijk met gelijktijdig de bouw van een tweede viaduct (zie foto pag. 38) werd dat nieuwe spoor in 1923 opengesteld.

Boven: Situatie van de school t.o.v. Armenschool en spoorbaan in 1881. Voor de verdubbeling van dat spoor en het rooien van de Schiemanstraat moest de school weer wijken.
Links: Bouwtekening voor School No. 122 aan de Planciusstraat 22.

School no. 4 voor de Gereformeerde kerk (Doleanten) - Planciusstraat 17

In 1886 splitste zich een tweede groep dissidenten af van de Hervormde kerk, onder leiding van Abraham Kuijper. Zij kerkten voorlopig in zogenaamde 'lokalen' als Frascati en Plancius (Plantage) en in eigen scholen en schooltjes als deze in de Planciusstraat. Dit schooltje maakte in 1904 plaats voor de Haarlemmerpoortkerk (zie pag. 36). Op het origineel van de foto is goed te zien dat de ingang van de school het huisnummer 17 draagt, terwijl de kerk het nummer 19 zou krijgen en nr. 17 over zou gaan op de nieuwbouw van Hellingman (zie pag. 21). De foto moet in de periode 1886-1903 gemaakt zijn. Links van de school is mouterij De Dageraad te zien. Toen die in 1903 afbrandde (zie pag. 22-23) werd ook de school zodanig beschadigd dat zij als verloren beschouwd moest worden en net als de mouterij afgebroken werd (zie foto hierboven).



Boven: De trieste resten van de school na de brand in De Dageraad in 1903
Rechts: School voor de Gereformeerde Kerk (Doleanten) No. 4, Planciusstraat 17

Pakhuis Anna Maria, Planciusstraat 1 / nieuwbouw 1-1f

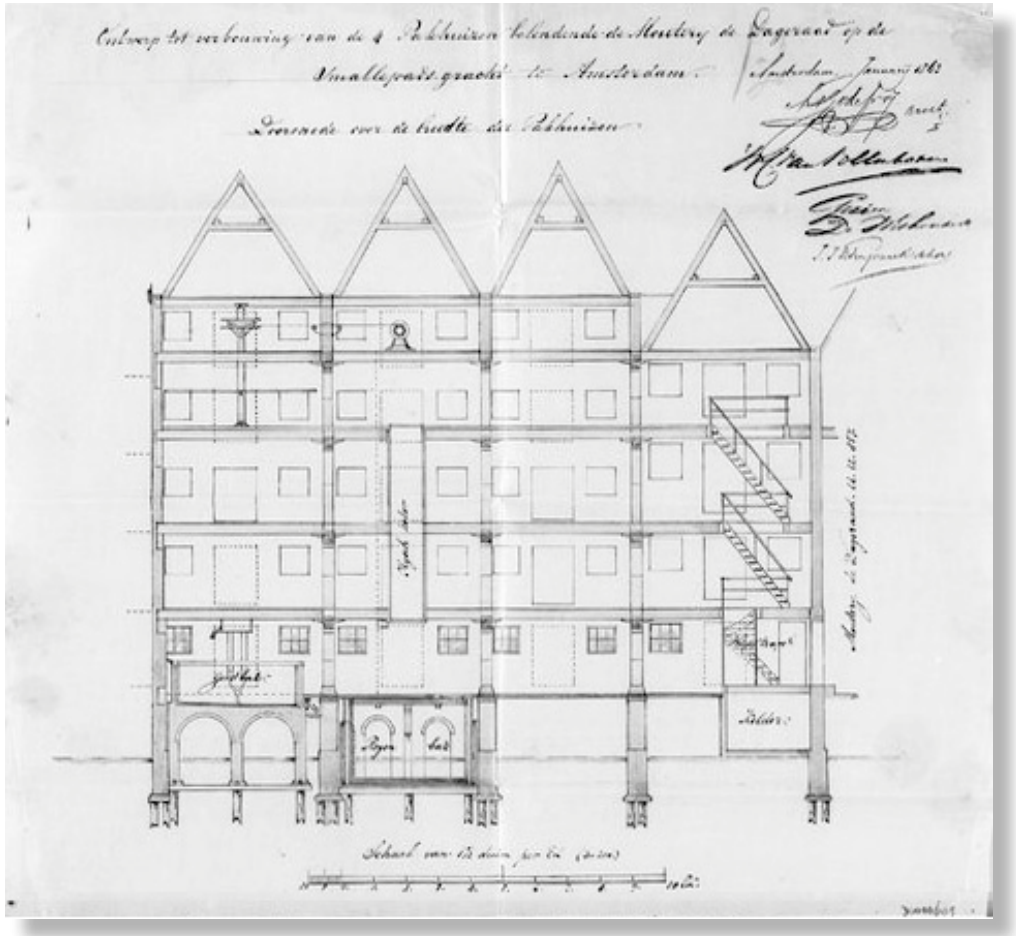
Op het laatste eindje van de noordzijde van het Smalle Pad stond het pakhuis Anna Maria. Dat kreeg na 1875 het adres Planciusstraat 1. In 1931 werd het pakhuis afgebroken en in 1934 werd op de plek een nieuw blok van 7 panden neergezet met 21 woningen, een ruimte voor een café en 6 bedrijfsonderstukken. Onder het gehele pand kwam een grote bedrijfskelder. Om niet de hele straat opnieuw te moeten nummeren kregen de panden de nummers 1, 1a, 1b, 1c, 1d, 1e, en 1f. De verhuurder was de firma Van Poelgeest, maar of dat ook de eigenaar was?

Boven: Smallepadsgracht, gezien naar het zuiden over de Zoutkeetsgracht. Rechts pakhuis Anna Maria. De foto werd genomen in 1931, het jaar dat het pakhuis is afgebroken.
Rechts: De in 1934 opgeleverde nieuwbouw i.p.v. pakhuis Anna Maria.

Mouterij De Dageraad / graanpakhuizen en graandrogerij / Hellingman panden Planciusstraat 3-17

Mouterij de Dageraat (of Dageraad) was gevestigd aan het Smalle Pad op twee percelen, die achter aan de Smallepadsgracht grensden.

Op de tekening op pag. 3 is de achterkant van de mouterij te zien. In 1862 werd de mouterij eigendom van brouwerij Van Vollenhoven, die in 1863 de vier pakhuizen ernaast bijkocht en verbouwde. Daardoor ontstond een gebouwencomplex aan het Smalle Pad, dat na 1875 Planciusstraat 3-13 werd. In 1898 verkocht Van Vollenhoven de mouterij aan de naastgelegen graandrogerij. *“Op 25 januari 1903 om 06.19 uur was er een zeer grote uitslaande brand in de Planciusstraat 3-17 waar zich 8 graanpakhuizen en een graan-droogin-*



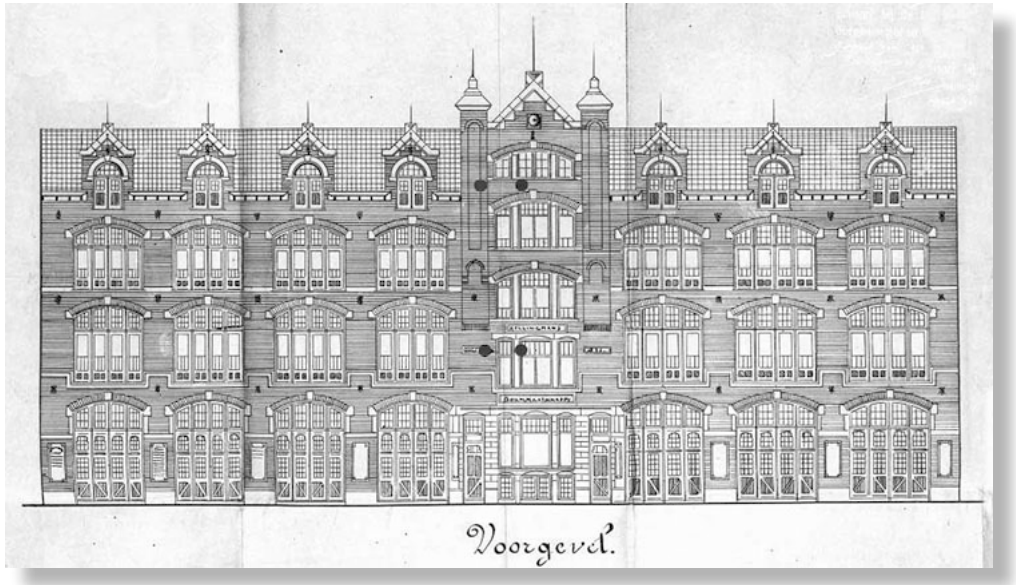
richting bevonden. Het complex van de graandrogerij was gelegen naast Planciusstraat 1 waar het pakhuis Anna Maria stond, dat niet getroffen werd door de brand. De oorzaak was onbekend. Geblust werd met 31 stralen, een brandwacht raakte licht gewond. De melding kwam om 06.19 uur binnen en het sein ‘brand meester’ volgde om 08.26 uur. Einde blussing om 12.50 uur, waarna 216 uur aan de nablussing werd besteed. Op 8 februari laaide het vuur opnieuw op”.
(Uit de Amsterdamse kroniek van branden)
Na het opruimen van de puinhopen ging Hellingman’s Bouwmaatschappij “Hellingman” (Amsterdam), *Maatschappij voor Belegging*

Mout is ontkiemd en daarna gedroogd graan. Het is een grondstof voor met name bier en dan gaat het steeds om gerst. Bij het mouten (in de mouterij) wordt het zetmeel dat in het graan aanwezig is gedeeltelijk omgezet in vergistbare suikers. Later in het brouwproces wordt het zetmeel verder omgezet in suikers en de suikers worden omgezet in alcohol.

in - en Beheer van Onroerende Goederen (Amsterdam) en *Helma Holding* (Amsterdam) op het vrijgekomen grondstuk nieuwe kantoorpanden bouwen. Het gebouw werd in 1904 opgeleverd en staat er vandaag nog steeds.
Het naastgelegen schooltje, annex kerklokaal van de Gereformeerde kerk bleef buiten Hellingman's bouwplannen. Daar werd de Haarlemmerpoortkerk gebouwd (zie pag. 38).

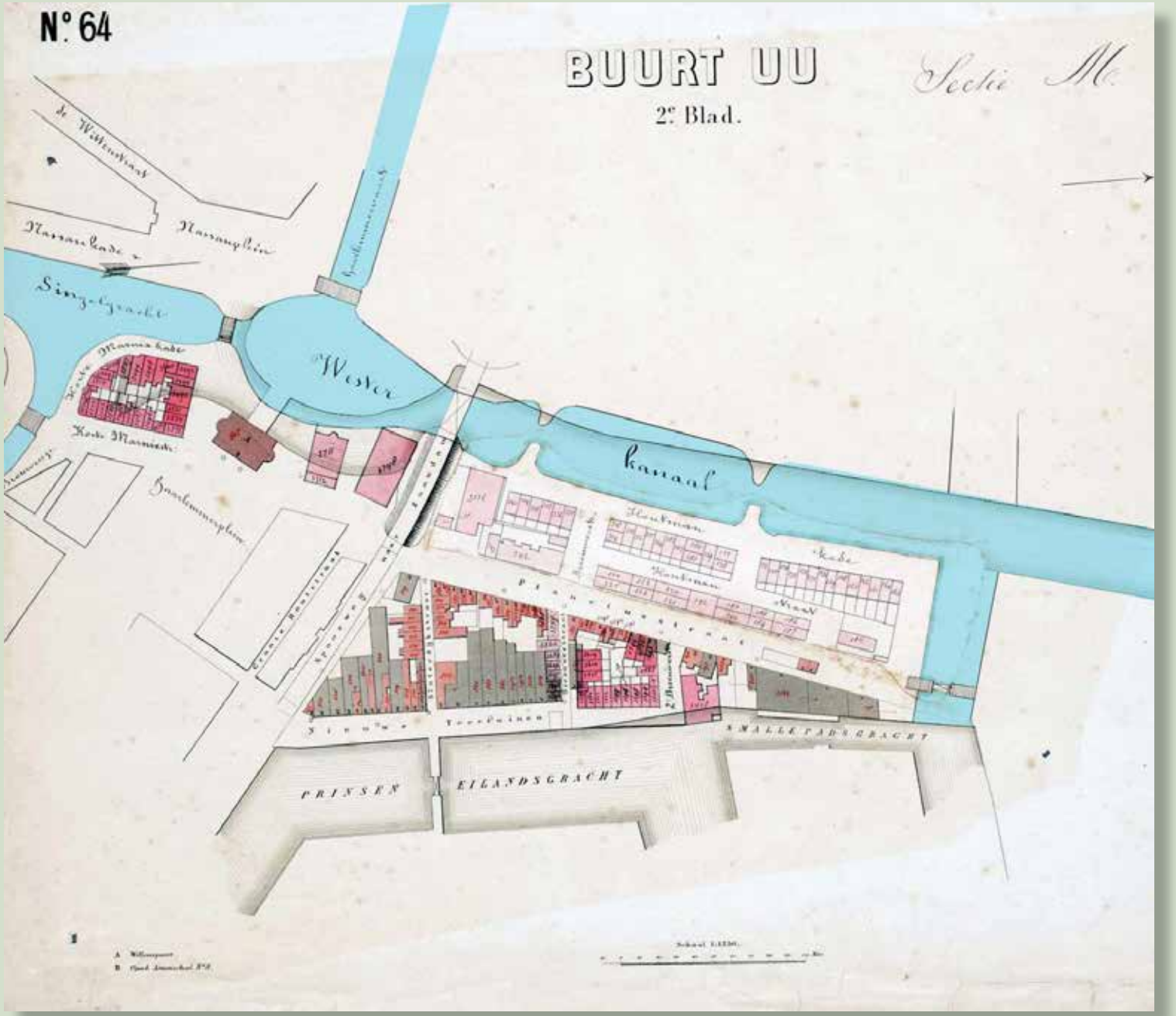
Sloop in de nog jonge buurt

Twee infrastructurele projecten hebben de Planciusbuurt vernield,



niet alleen deze buurt maar ook de Haarlemmerbuurt. Bovendien sneed het dijklichaam andere buurten van de rest van de stad af, zoals de Westelijke Eilanden en de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt. Beide projecten werden de stad opgedrongen door de landelijke overheid in Den Haag met als kwade genius de van dadendrang bruisende minister Thorbecke, die later ook nog minister-president werd.

Boven: De in 1904 opgeleverde zogenaamde Hellingman-panden. Ze werden onlangs gerenoveerd (foto: Wim Huissen).
Links: Architectentekening van het frontaanzicht van de Hellingman-panden.



Op 27 mei 1870 volgde per dictaat uit Den Haag een 'contract' die de aanleg van een snelle vaarroute verordonneerde tussen het Nieuwe Meer en het IJ. Dat was de 'Staande-Mast-Route' tussen de Zuid-Hollandse eilanden via de Zuiderzee naar de Waddenzee. Dat was een alternatief voor de kleine kustvaart bij slecht weer en voor de binnenvaart, met zo min mogelijk obstakels, dwars door Zuid- en Noord-Holland. Bovendien gaf deze verbinding toegang tot het in aanleg zijnde Noordzeekanaal. Die route liep via de Kostverlorenvaart, de Kattensloot en de Singelgracht. Het laatste stuk naar het IJ moest door louter obstakels gegraven worden: door de nog resterende bolwerken in de Singelgracht, zowel binnen de Haarlemmerdijk als daarbuiten. Het laatste deel van het traject ging dwars door het zojuist aangelegde Westerplantsoen, uitspanning Welgelegen en de Westerdoksdijk. Die laatste passage vergde een keersluis, die nodig bleef voor noodgevallen. In 1877-'78 werd een schutsluis aangelegd, verderop in het kanaal waarvan de sluiskolk langs de Houtmankade nog heel lang aanwezig was. Door de aanleg van de schutsluis kon de waterkering Westerbeer gemist worden. Die moest voor het kanaal natuurlijk toch verdwijnen, wat in 1874-'75 gebeurde. Dit hele project leverde het Westerkanaal op, maar nauwelijks één Amsterdammer die het water langs de Houtmankade als zodanig kent.

Spoorbaan Haarlem/Zaandam

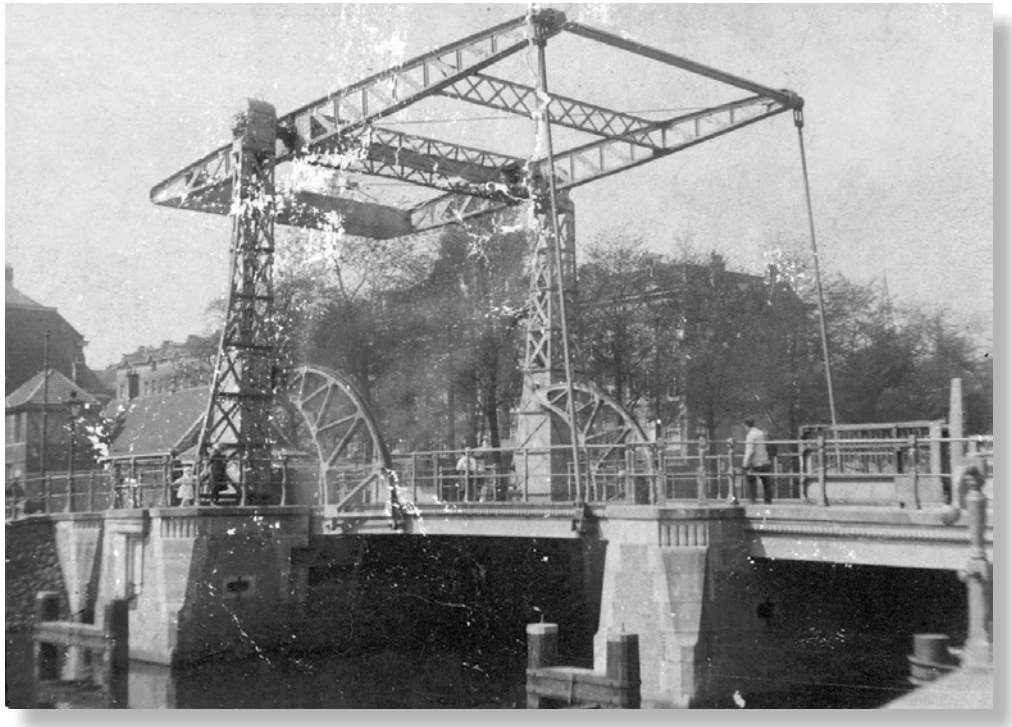
Tegen de wil van het stadsbestuur en tot ontsteltenis van de bevolking werden de stationseilanden geplempt, na een hoop politiek gekonkel en regelrechte chantage vanuit Den Haag. Amsterdam wilde het Noordzeekanaal graag zelf aanleggen en kreeg dat financieel toch niet rond. Aan de niet te vermijden hulp van de overheid verbond deze voorwaarden. Voor wat hoort wat, nietwaar?

Nadat aan de oostzijde van de stad het spoor op Utrecht en Arnhem al doorgetrokken was over de Oosterdoksdijk, kwam ook de westzijde aan de beurt. Het spoor op Haarlem vanaf kopstation Willemspoort werd in 1879 doorgetrokken naar op het westelijk stationseiland in het voor de helft weer drooggemaakte Westerdok, bij de Droogbak. Dat hield in dat er een spoorviaduct gebouwd werd naast de Haarlemmer Houttuinen in een voor bijna de helft gedempte Eilandsgracht. Daarvoor werd een groot deel van het huizenblok tussen Grote Hout- en Sloterdijkstraat afgebroken. Waar vroeger de weg langs de Willemspoort met een overzichtelijke slinger op het Smalle Pad aansloot deed de Planciusstraat dat met een moeizame en juist onoverzichtelijke kronkel onder het smalle treinviaduct door. Daar zouden de trams in de toekomst nog problemen mee krijgen.

Boven: De eerste spoorbrug over het Westerkanaal in of even na 1906. In dat jaar namelijk werd tramlijn 5 doorgetrokken naar de Spaarndammerbuurt.
Rechts: Het eerste spoorviaduct naar de Planciusstraat. Op deze foto van 1958 ligt er al een tweede viaduct achter sinds de verdubbeling van het spoor 1920-'23

Westerkanaal

De ingrepen rond de Willemspoort waren ingrijpend. Behalve de slechting van de omliggende bolwerken moest het blok huizen tussen poort en Brouwersgracht er aan geloven en ontstond na het doortrekken van de Brouwersgracht de Korte Marnixstraat en -kade. Aan de andere zijde van de poort tot de Schiemanstraat kwam de spoorbaan. Tussen beide kwam in 1889 een nieuwe brandweerkazerne. Daarmee hebben we het zuidelijkste puntje van de Planciusbuurt bereikt. Het kanaal betekende het einde van het Westerplantsoen met alles dat er in lag. Het bolwerk De Bogt werd vergraven tot Zoutkeetsplein en de wal met bolwerk Blauwhoofd werd in één adem mee opgeruimd: het begin van de Zeeheldenbuurt. Aan de overkant van het kanaal sneuvelde het eerste stuk van de Westerbegraafplaats en werd in het niemandsland ten noorden daarvan tot aan de Spaarndammerdijk een industriegebied aangelegd met als grootste gebruiker de Westersuikerfabriek tussen de Lemaire- en Van Noortgracht. Zie daarvoor ook Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt



Zoutkeetsgracht

In 1877 werd de Zoutkeetsgracht doorgetrokken tot het nieuwe kanaal. Daardoor raakte de Planciusstraat afgesloten van de te bouwen Zeeheldenbuurt en moest er een brug komen.

Boven: Brug 318 over de – naar het Westerkanaal doorgetrokken – Zoutkeetsgracht, gezien naar de Planciusstraat, kort na de bouw. Achter de brug is het lage gebouwtje van de bewaarschool te zien.

Links: De sluiskolk in het Westerkanaal is vandaag nog steeds aanwezig.

Houtmankade en -straat

De aanleg van het Westerkanaal is aanleiding geweest tot het aanleggen van kaden daaraan en de bouw van huizenblokken tot de Westerkeersluis aan toe, alleen onderbroken ter plaatse van Zoutkeetsgracht en -plein. Het huizenblok dat parallel aan het VAK-blok kwam te liggen liet weinig ruimte over voor nog een straat. De aldus ontstane Houtmanstraat is dan ook altijd een wat benauwde straat gebleven.

Aan de Schiemanstraat 1-3 bouwde de Nederlandse Spoorwegen rond 1923 twee dienstwoningen voor spoorbrugwachters. De Schiemanstraat is er pas sinds het Raadsbesluit van 22-09-1921 en ontstond door de gewijzigde situatie na de verdubbeling van het spoor naar Haarlem, dat in 1923 werd opengesteld.

Terug naar de Planciusstraat en de rest van de bebouwing aan de oneven zijde van de straat. Hier introduceren we oud-buurtbewoner Wim Huissen (1944), die ons iets van zijn jeugdherinneringen toevertrouwt. Eerst iets over de bedrijvigheid in de buurt.

Boven: In 1877 werd de Zoutkeetsgracht doorgetrokken tot het Westerkanaal. Links het Zoutkeetsplein, het stukje kade rechts kreeg de naam Korte Zoutkeetsgracht. Daar is de Smalle Pad school te zien.

Rechts: De Houtmankade. Lijn 3 staat op het kringspoor klaar voor de volgende rit..

Wat opvalt in de volgende opsomming van winkels en bedrijfjes in onze buurt, is dat er veel cafés waren (vier), alle strategisch op een hoek! Verder waren er 3 melkwinkels, terwijl er in de Sloterdijkstraat en op de Houtmankade ook nog melkzaken waren, 3 schoenmakers, 3 sigarenwinkels en 4 kruidenierszaken. Dus veel dezelfde soort winkels. Maar er woonden in onze tijd dan ook honderden, veelal grote gezinnen. Voor iets speciaals moest je de buurt uit; er was een grote verscheidenheid aan winkels in de omgeving, met name in de Barentszstraat en op de Haarlemmerdijk.

Na het viaduct was op de hoek van de Sloterdijkstraat de steenhouwerij van Lavertu. Daar was buiten langs de spoorbaan een 'showroom', in onze ogen een echt kerkhof, waar allerlei soorten grafstenen waren uitgestald. Op de andere hoek van de Sloterdijkstraat was het tabakshuis van de gebroeders Struwe, met een filiaal in de Haarlemmerstraat 18, dat nog steeds be-

staat. Deze tabakszaak had ook een sigarenmakerij in de Sloterdijkstraat. Als de deuren openstonden kon je 's zomers de sigarenmakers hun sigaren zien rollen. Naast de sigarenwinkel staat in de Planciusstraat op nummer 75 een huisje met een klokgevel, waar in onze jeugd een aannemer was gevestigd. Daarnaast op nummer 73, een heel smal Sparwinkeltje van de heer Pijlman. Op de nummers 69 en 71 staat het bekende gebouw Salem, een wijkgebouw van de Nederlands Hervormde Gemeente. Later hebben daar nog een meubelzaak en een beddenwinkel van Rawi in gezeten. Op nr. 65 was

Boven: De Sloterdijkstraat gezien naar de Planciusstraat met spoorviaduct.
Links: De Sloterdijkstraat met rechts steenhouwerij Lavertu en links Struwe's Tabakshuis. In het verschiet de Sloterdijkerbrug.

een klein bedrijfje waar kleine scheepjes in de vorm van een klomp werden gemaakt. Daarnaast was de herenkapsalon van Zweep. In de volksmond Zweepie, maar de jongens lieten meestal hun haar knippen bij kapper Smit op het Teerplein/hoek Grote Houtstraat, daar hoefde je nooit zo lang te wachten. Op Planciusstraat nummer 61 was het Friesche bakkertje, wat door ons verbasterd werd tot het 'vieze bakkertje'. Het was een 'koude' bakker, die met luilak zogenaamde luilakbollen verkocht, maar volgens mij waren het gewoon vijntjes. Dit waren broodjes, die leken op twee billetjes en vernoemd waren naar een bakkerij die Vijn heette.
Op nummer 57 was de melkwinkel van Taams, naast de kolenboer Gabes. Hier kon je dus allerlei soorten kolen en petroleum kopen. Dat werd meestal 's zomers ingekocht, want dan waren de prijzen lager. De kolen werden dan in zakken naar zolder gehesen, waar ze werden opgeslagen voor de winter. Naast de kolenboer was de groentewinkel van Eype en later van Muurling. Op de hoek van de Eerste Breeuwersstraat was de kruidenierzaak van mevrouw Westerborg.
Aan de overkant op de andere hoek was ook een kruidenierszaak van Bruins en later van Meijer. Op nummer 47 was het café van mevrouw Van Bloemen. Daar was het regelmatig onrustig.
De arbeiders, met name die van de scheepswerf van de NDSM en uit de houthaven, gingen vanuit hun werk naar café Bloemen om een borreltje te pakken. Dat werd vaak verrekend op vrijdagmiddag als de arbeiders hun loon hadden gehad. Ze bleven dan ook

Boven: Wijkgebouw Salem, van de Nederlands Hervormde Gemeente.
Rechts: Café Plancius, Planciusstraat 47, hoek 1e Breeuwersstraat.

wat langer hangen dan verwacht en werden dan vaak dronken door hun vrouwen uit de kroeg gehaald, omdat die bang waren dat de mannen het weekloon verzopen, wat dan ook regelmatig gebeurde. Op nummer 43 was de melkwinkel van Laan en daarnaast de dameskapperszaak van Herman Carstens. Ik woonde samen met mijn ouders en broer Jurrie op 3-hoog. Op nummer 39 was eerst de uitdragerij van Gerrit Smit, met een bonte verzameling van allerlei tweedehands artikelen. Later begon zijn zoon Ger er een siervisswinkel met veel aquaria in alle maten.
Daarnaast op nummer 37 was de boekwinkel van de familie Vahrmeyer. Daar kochten we stripboekjes van onze jeugdheld Akim, een soort Tarzan. Ook was daar een bibliotheek van oude boeken en dat kon je ruiken ook. Op nummer 35 was in het souterrain een pedi-

cure en een heilgymnast. Wij zeggen tegenwoordig fysiotherapeut, maar ik vond dat altijd al een vreemde naam waarbij ik me niets kon voorstellen.
Op de hoek met de Tweede Breeuwersstraat op nummer 31 was de sigarenwinkel van de weduwe Wurms. Ook daar was een eeuwige vlam en zij had een telefooncel. Daar kon je bellen, want bijna niemand had toen thuis telefoon. En de dichtstbijzijnde telefooncel was op het Nassauplein. Dus bij mevrouw Wurms was het makkelijk om voor een dubbeltje te bellen.
In de Planciusstraat voorbij de Tweede Breeuwersstraat was op nummer 25 een schoenmaker. Verder was er een plasticfabriek, een

Boven: Planciusstraat, hoek 2e Breeuwersstraat met een doorkijkje naar het gebouw van de Stadsreiniging, sectie 8 op de plaats waar de eerste Planciusschool had gestaan -1968.
Links: Planciusstraat, hoek 2e Breeuwersstraat -1968.

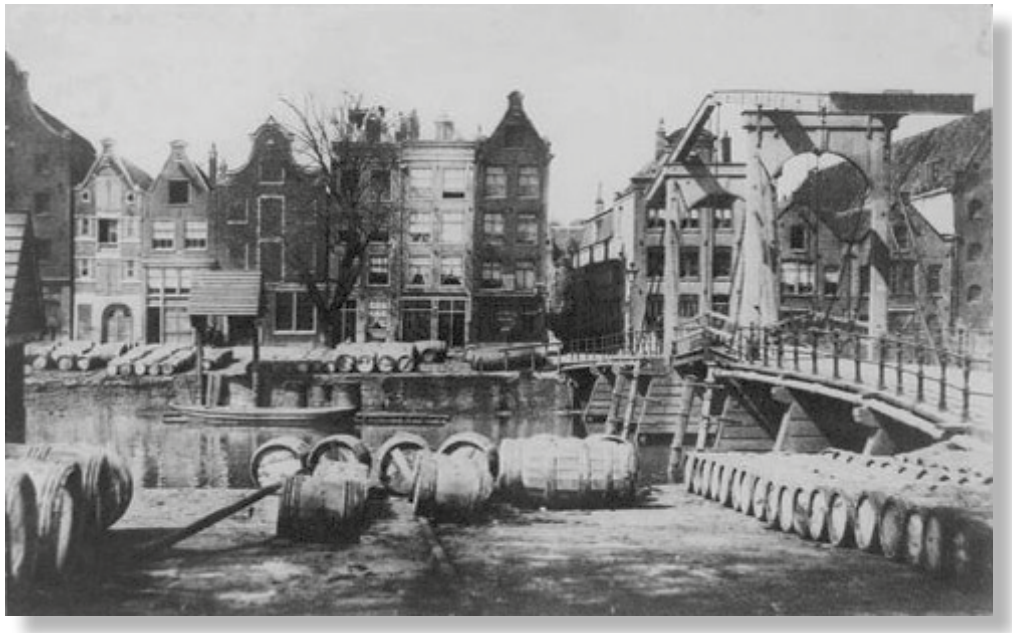
aannemingsbedrijf, een knikkerfabriek, een atelier van de Nederlandse Confectie Industrie, dat vooral kleding voor C&A maakte. Op nummer 1 was vroeger een nogal klein café, dat populair was bij schippers en zeelui. Als er buitenlandse marineschepen waren aangemeerd op het Steenen Hoofd, was het daar altijd behoorlijk druk. Boven het café en de 6 volgende panden, genummerd 1A t/m 1F, zijn woningen, heel ruime woningen met een erker en aan de achterzijde veranda's. Onder deze woningen waren en zijn nog steeds kleine garagebedrijfjes. Vroeger stonden hier de pakhuizen 'de Dageraad'. Deze pakhuizen zijn in vlammen opgegaan op 25 januari 1903. Ook was in dat rijtje een gereformeerde kerk, waar 's zondags kerkdiensten werden gehouden, zoals ook in het gebouw van de Nederlands-Hervormde Gemeente op nummer 69/71. In De Arend werden ook kerkdiensten voor schippers gehouden.

Wim Huissen

In de Planciusstraat zijn de huisnummer 19 t/m 49 allemaal afgebroken en vervangen door moderne bouw. Het blok tussen de Sloterdijkstraat en 1e Breeuwersstraat, dat bleef staan, dateert van rond de voorlaatste eeuwwisseling. Ook daarin zijn al vele huizen dichtgetimmerd. Het blok huizen tussen de Sloterdijker- en Grote Houtstraat is volledig verdwenen door de steeds verdergaande verbreding van de spoorbaan.

Boven: Nieuwbouw Planciusstraat, hoek 1e Breeuwersstraat.
Rechts: Nieuwbouw Planciusstraat, hoek 2e Breeuwersstraat.

De Nieuwe Teertuinen, parallel lopend aan de Planciusstraat is daarmee verbonden door de Sloterdijkstraat en de Eerste en Tweede Breeuwersstraat. De Teertuinen zijn in de zeventiende eeuw ontstaan door de vestiging van teer- en pekkopers en de bouw van een groot aantal pakhuizen. De meeste pakhuizen hebben in de periode na 1900 plaats gemaakt voor woonhuizen. Eind negentiende eeuw, toen er woonhuizen en een school aan gebouwd werden, kreeg de Tweede Breeuwersstraat zijn naam en de Breeuwersstraat het voorvoegsel 'Eerste'.
Ook al liggen deze straten en kaden op dezelfde landmassa als onze Planciusbuurt, de ontstaansgeschiedenis is heel anders en vooral ouder. De eilanden, de houttuinen, de teertuinen en de zoutketen ontstonden tijdens de Derde Uitleg, vanaf 1612, zoals in de inleiding al geschilderd. De vroedschap had intussen goede ervaringen opgedaan met het concentreren van overlast veroorzakende beroepsgroepen, waardoor ook de nadelen van zulke concentraties naar bepaalde stadsdelen gestuurd konden worden. Die eer viel de nieuwe eilanden en de omringende kaden te beurt. De omringende grachten rond de Westelijke Eilanden waren omzoomd door kaden waarop zich weer industrie vestigde. De brandbare teer en pek werd naar de kade tegenover het Prinseneiland gemanoeuvreerd en die kreeg de naam Nieuwe Teertuinen. Diverse ver- en geboden regelden de opslag van deze brandbare producten en hoe gevaarlijk de pek- en teerpakhuizen waren bleek in 1766, toen er een hevige brand was in de Nieuwe Teertuinen. De brand was in het pakhuis en de woning van de teerhandelaar Gildemeester uitgebroken. Daarbij kwamen een dienstbode en een knecht om het leven.



Boven: Nieuwe Teertuinen, in 1816 getekend door Gerrit Lamberts, gezien over de Eilandsgracht naar het oosten.
Links: De Nieuwe Teertuinen waren in 1890 nog steeds volop in gebruik.

De zoutketen werden nog verder uit de stad geweerd en kwamen tegenover het Realeneiland op de smalle strook grond langs de vestingwal. Op het uiterste puntje van de landtong vestigden zich de visrokerijen: de Bokkinghangen. De toegangswegen naar de nieuwe industriegebieden in het buitendijkse land liepen van de Haarlemmerdijk via bruggen of via de schans. Het Smalle Pad was zo'n toegangsweg. Van daar liep een pad naar de Nieuwe Teertuinen en naar het Prinseneiland via een brug over de Prinseneilandsgracht, de Sloterdijkerbrug (brug Nr.321) via de Sloterdijkstraat. Een tweede toegang naar de Nieuwe Teertuinen vanaf het Haarlemmerplein ging via de Korte Houtstraat en het Teerplein, beiden verdwenen van de kaart. Een derde straat naar de teertuinen was de Breeuwersstraat, nu 1e Breeuwersstraat. Na de Breeuwersstraat begon de bedrijvigheid aan het Smalle Pad en stopte ook de kade. Daardoor kwam er plaats voor scheepswerven met hun sleephellingen. Het lijkt er op dat er van stadswege voor deze strook geen plan gemaakt was.

Al deze straten en tuinen hadden een sterke relatie met de bedrijvigheid op de eilanden en langs de Haarlemmerdijk, het Haarlemmerplein en de Haarlemmer Houttuinen en in elk geval nauwelijks met

Boven: De Atlas aan de Zoutkeetsgracht - 1861.
Rechts: De Zoutkeetsgracht, zoals Jacob Olie die in 1862 fotografeerde, gezien naar de Planciusstraat.

In 'De Roo Vos', gebouwd in 1765 (zie ook tekening pag.30), waren in de afgelopen eeuwen achtereenvolgens een teerkoperij, een zeepfabriek, een drukkerij en een zeilmakerij gevestigd. Na een grote brand in 1936, werd het pand grondige gerenoveerd. In de oorlog werd hier een paar maanden de illegale verzetskrant 'Het Parool' gedrukt door Wessel Eikelenboom, een kennis van de oprichter van Het Parool, Frans Goedhart. De laatste verbouwing dateert van 1998, waarna een hedendaags, monumentaal gebouw ontstond.

De Nieuwe Teertuinen met 18de-eeuwse bebouwing. Links de Roo Vos op nr. 24 en rechts het Gulden Veem (Essen, Worms, Liefde en Hoop) op nrs. 11 t/m 14. een rijksmonument

De overige schooljeugd uit de buurt mocht de 'kale neten' van de ULO graag treiteren, wat regelmatig op een handgemeen uitliep. De kale neten waren dan, zo verhaalt een der uitdagers, lichtelijk in het voordeel door hun met een riem samengebonden boekenbundels als wapen in te zetten.

de latere Planciusbuurt. Dat zal ook de reden geweest zijn voor het trekken van de buurtgrens tussen Planciusbuurt en de Westelijke Eilanden over de Planciusstraat.
In 1893 ging in de 2e Breeuwersstraat 2, hoek Nieuwe Teertuinen, de openbare Planciusschool open. Het was oorspronkelijk een ULO-school maar werd in 1908 een tussenschool, in 1912 een lagere school der 3e klasse en twee jaar later der 1e klasse. De eerste directeur van de ULO was niemand minder dan Eli Heimans, de natuurbeschermer, die kort na zijn aanstelling in Amsterdam het boekje De levende natuur publiceerde. Daardoor kwam hij in contact met Jac. P. Thijsse en dat zou via de samen opgerichte *Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging* een vruchtbare samenwerking worden. Het schoolgebouw stond met de zijmuur tot aan het water van de Smallepadsgracht en sloot zo de Nieuwe Teertuinen af. Na afbraak van de school in 1935 kwam er in 1940 Sectiepost 8 van de Stadsreiniging. Na sluiting van deze sectiepost bleef het terrein nog een tijd stortplaats van de SR. Rond eind 1991 zijn de gebouwen

Boven: De Stadsreiniging had op de plaats van de ULO-school vanaf 1940 een vestiging, Sectiedepot 8. Foto van vóór 1968, want beide kerken (RK aan de Spaarndammerstraat en de Haarlemmerpoortkerk) staan er op
Links: De Planciusschool aan de 2e Breeuwersstraat is nog net op deze foto (van de Drieharingenbrug over de Realengracht) te zien. De schuin verlopende ramen zijn van een trappenhuis, rechts daarvan achter de onderste ramen het gymnastieklokaal en daarboven een teken- en 6e klas

gesloopt en in 1993-’94 vervangen door de huidige woonhuizen. Een andere school voor GLO, de Bickersschool, stond aan de Nieuwe Teertuinen 11-17, één huis van de hoek van de Sloterdijkstraat. Zij werd geopend in 1916 ter vervanging van de school nr. 122, Planciusstraat 22, die voor de verdubbeling van het spoor naar Haarlem moest verdwijnen. De school werd dan ook voor rekening van de HIJSM gebouwd. Nadat de Planciusschool van de vorige pagina in 1935 was afgebroken nam de Bickersschool kort na de Tweede Wereldoorlog de naam Planciusschool over. Eind 70-er jaren werd de school door gebrek aan leerlingen weer

Boven: De Bickersschool werd in 1935 omgedoopt in Planciusschool. Deze foto is van rond 1941.

Rechts: Brand in pakhuis-vierling ‘Vrede’, op 5 maart 1949. De leerlingen van de Placiusschool zaten eerste rang.

Spannend was het altijd weer als er pakhuizen in de brand stonden, helemáál als de blusboot van de brandweer, de Jan van der Heijden, kwam assisteren. Nou, dan was het echt een grote brand maar dat kwam regelmatig voor. Ik kan me nog goed herinneren, ik zat op de kleuterschool, dat er een viertal pakhuizen op het Prinseneiland, tegenover onze school, in lichterlaaie stonden. Door de hitte sprongen de ruiten van ons klaslokaal kapot. Voor ons gevoel was er ieder jaar wel een brand, vooral in de pakhuizen met oud papier, de firma’s Wessels en van Vemde in de Vierwindenstraat en de opslagplaatsen van matrassen, gevuld met zeegras.

Uit Het Parool van 5 maart 1949: Door een uitslaande brand raakte de pakhuisvierling “Vrede” ernstig beschadigd. In pakhuis C en D lagen chemicaliën van de Amsterdamse Chininefabriek opgeslagen en in pakhuis A en B was de meubelspuiterij van Fa. Zoetmulder gevestigd. Uit alle macht werd geprobeerd schade aan omliggende pakhuizen te voorkomen, daarbij geholpen door de blusboot Jason met twee waterkanonnen aan boord. Door de windrichting liepen de pakhuizen aan de Nieuwe Teertuinen gevaar, met name het Gulden Veem recht tegenover.

gesloten. Vanaf ongeveer 1970 waren in het voormalige schoolgebouw o.m. gevestigd: Stichting ‘40-’45 en GEA met geologische activiteiten. De MACRO (Meervoudig Amateur Centrum Ruimte Onderzoek) zocht naar een nieuwe ruimte en die werd gevonden op de bovenste verdieping van deze Planciusschool. Er werd subsidie aangevraagd bij de gemeente voor huisvesting en vanaf 1 juli 1972 groeide de stichting in haar eigen tempo in de twee lokalen die men huurde van de afdeling Amsterdamse Amateur fotografen Vereniging (AAFV) onderwijs. Tezamen met de AAFV exploiteerde men een lezingenzaal en de werkplaats. In 1989 zijn de Stichting Macro en de Amsterdamse Weer- en Sterrenkundige Kring gefuseerd tot

de Volkssterrenwacht Amsterdam. Macro had toen al enige tijd drie lokalen in de Planciusschool. Als VSA zijn zij die blijven huren tot eind 2004. In de school is sedert 1980 (waarschijnlijk het sluitingsjaar van de school) ook kinderdagverblijf de Kleine Prins gevestigd. De bovenverdiepingen zijn nu in huur bij kunstenaars. De oude schoolnaam staat nog steeds in trotse smeedijzeren letters boven de ingang.

Boven: Klassefoto van de eerste Planciusschool. De juffrouw is Rie Hespe, dochter van de bekende koordirigent Willem Hespe. De foto is zo rond 1930/1932 genomen. In de achterste rij in het midden, het jongetje met het hoofd omlaag, dat is Bram Huyser.

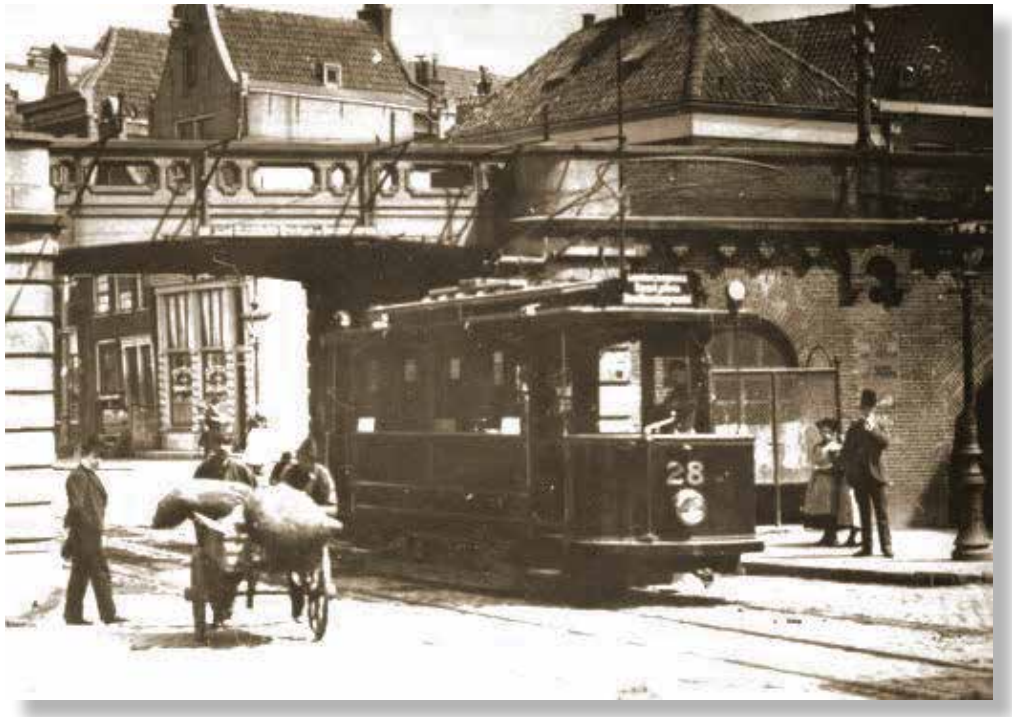
Links: De Bickersschool werd in 1935 omgedoopt in Planciusschool, wat nog te zien is aan de afwijkende kleur van de smeedijzeren letters. Tegenwoordig is hier kinderdagverblijf De Kleine Prins gevestigd.

De gereformeerde Haarlemmerpoortkerk van Tjeerd Kuiper (Planciusstraat 19, links) werd geopend in 1904, gesloten in 1965 en afgebroken in 1967. De rooms-katholieke Maria Magdalenakerk van P.J.H. Cuypers aan de andere kant van het Westerkanaal (rechts) werd geopend in 1891, gesloten in 1965 en afgebroken in 1967. Hervormden kerkten wel in wijkgebouw Salem (zie foto pag. 27) en schippers konden na 1961 speciale diensten bijwonen in gebouw De Arend (pag. 16).

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer van en naar de arbeidersbuurten was in Amsterdam lang slecht geregeld. Dat zal ook te maken hebben met de klandizie; een arbeider liep noodgedwongen eerder een uur naar zijn werk dan een stuiver aan de tram te spenderen.

Lijn 10 is ontstaan uit de oudste paardentramlijn van de Amsterdamsche Omnibus Maatschappij (AOM). Dat was een 'ringspoor' avant-la-lettre, met een route langs de voormalige schans van de vesting Amsterdam. Die reed in 1875 van het Leidseplein naar de Plantage en later een steeds langere route langs de schans. Op 1 januari 1900 nam de Gemeente Amsterdam de exploitatie over (Gemeentetram, vanaf 1943 als GVB) en nog in datzelfde jaar werd de lijn onder het nummer 10 verlengd tot het Haarlemmerplein en een



maand later naar de Planciusstraat. In het oorlogsjaar 1942 verloor de Planciusbuurt zijn verbinding weer door de verlegging van lijn 10 naar de Van Hallstraat in de Staatsliedenbuurt. In 1943 werden de zondagsritten opgeheven en in 1944 stopte alle tramvervoer. Na de oorlog kwam lijn 10 niet meer terug in de Planciusstraat.

Reed lijn 10 een route langs de voormalige schans, lijn 3 deed dat langs de 'ceintuurbaan', waarvan een deel ook nu nog Ceintuurbaan heet. De ceintuurbaan was een planologische vinding om het drukker wordende verkeer zoveel mogelijk buiten de oude stad te houden en alleen straalsgewijs toe te laten. Deze opzet wordt tot vandaag nog alom toegepast, zoals bij de A10. In 1904 begon lijn 3 te rijden vanaf de Eerste Constantijn Huygensstraat/Vondelstraat via

Boven: Een twee-asser van lijn 3 onder het viaduct. Deze lijn werd in 1951 ingesteld na het verleggen van lijn 10 in 1942.

Links: Lijn 10 reed van 1902 tot '42 via het Haarlemmerplein onder het spoorviaduct door naar de Planciusstraat.

een omweg over het Leidsebosje, P.C.Hooftstraat en Van Baerlestraat, omdat de brug over het Vondelpark er maar niet wilde komen. Het eindpunt verschoof in de loop der jaren van Weesperpoort naar Mauritskade/Linnaeusstraat, naar de Javastraat en in 1940 naar de Eerste Van Swindenstraat. De routegeschiedenis is heel warrig maar uiteindelijk kwam lijn 3 terug op de ringspoorbaan. In 1929 werd de lijn verlengd tot het Frederik Hendrikplantsoen, het eindpunt van de ontworpen ceintuurbaan. In 1943 werd lijn 3 op zon- en feestdagen opgeheven en in 1944 helemaal. In juli 1945 kwam de lijn op werkdagen weer op gang en pas in augustus ’46 op zondagen. Op 10 mei 1951 werd de lijn verlengd over de Marnixstraat via Haarlemmerplein naar de Zoutkeetsgracht, het laatste stukje van de route van de vroegere lijn 10. De Planciusbuurt was weer aangesloten! Het trampersoneel vond lijn 3 wel spannend; de route was gevarieerd en zo ook het publiek. Het eindpunt in West ontbeerde alles wat elders wel voorhanden was: vluchtheuvel voor de uitstappende passagiers en rustige plek om de tram tijdens de pauze te parkeren. De trams stopten midden in de Planciusstraat en stonden daar ook te wachten op het vervolg van de rit, vanaf 1907 via een kringspoor over de Houtmankade en door de 1e Breeuwersstraat. De bestuurders, soms wel drie tegelijk, hadden een wachthuisje in het korte stukje Houtmanstraat, aan het eind van de Planciusstraat.

Het treinviaduct tussen Haarlemmerplein en Planciusstraat leverde andere problemen op. Dat was voor het normale verkeer al erg smal en daar moesten de trams van lijn 3 via een slinger van het Haar-

Boven: Een Unionwagen van lijn 23 rijdt in 1942 van de Planciusstraat over het Haarlemmerplein naar de Marnixstraat.

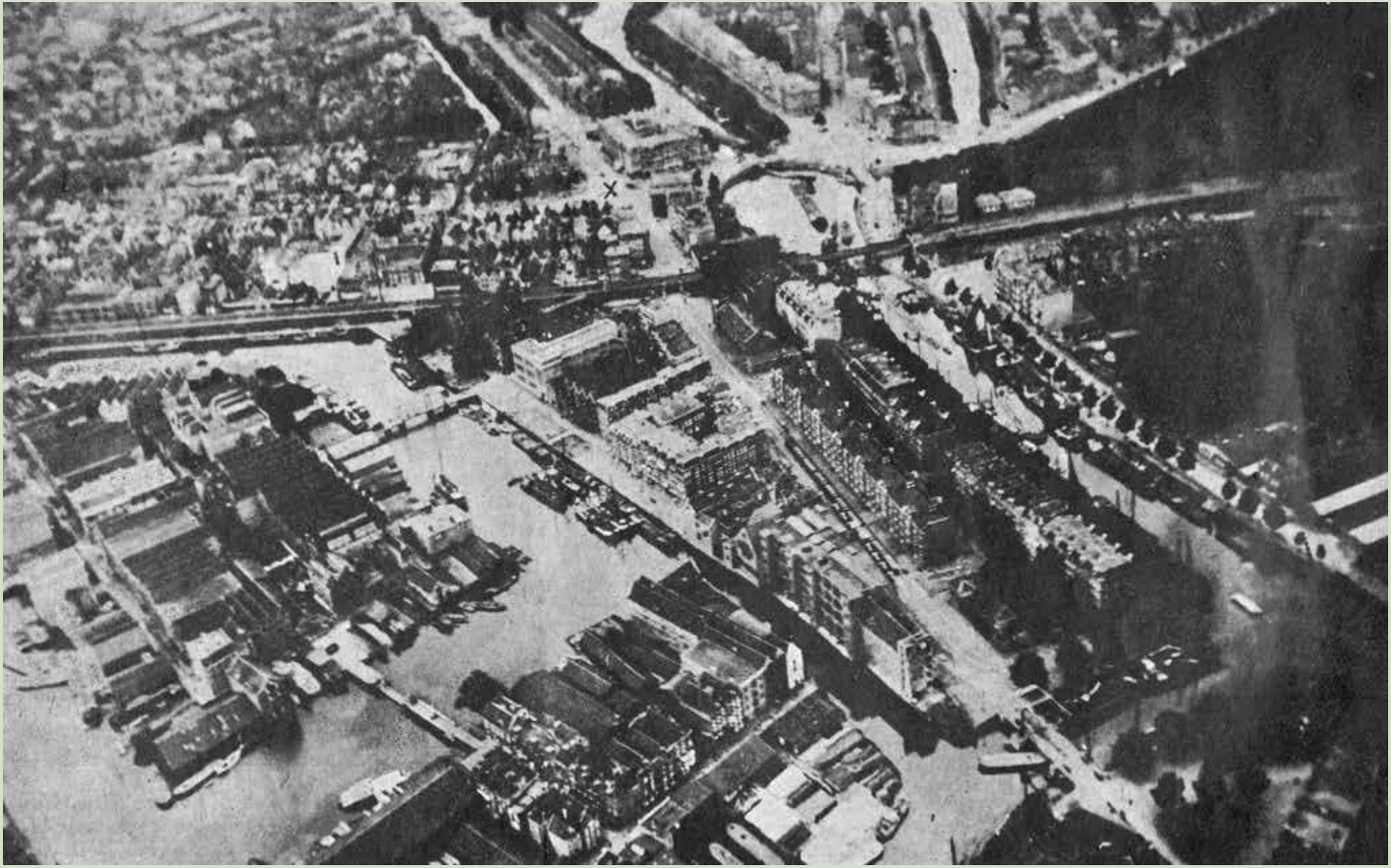
Rechts: Lijn 3 aan zijn eindhalte, op het krinspoor op de Korte Zoutkeetsgracht. Op de achtergrond Planciusstraat 1.

lemmerplein voorzichtig de Planciusstraat inrijden. Erg onoverzichtelijk! In de jaren ‘60 werd de doorgang door een nieuw viaduct veel breder waardoor ook het uitzicht op het tegemoetkomende verkeer toenam en de veiligheid aanzienlijk verbeterde. In de jaren ’90 werd het dubbelspoor vervangen door een strengelspoor, onder het viaduct enkelsporig zodat er voor het overige verkeer meer ruimte overbleef.

Je zou bijna vergeten dat er in de Planciusstraat nog een tram zijn eindhalte had en dat vanaf 1921. Dat was lijn 23, die naar station Willemspark in ‘Nieuw-Zuid’ reed en later verlengd werd tot het Stadionplein. Ook die lijn werd in 1944 opgeheven maar kwam na de oorlog, ondanks protesten, niet meer terug. De enige concessie die de verantwoordelijke wethouder in 1951 deed was het instemmen met de verlenging van lijn 3 van het Frederik Hendrikplantsoen naar de Zoutkeetsgracht, zoals we hierboven zagen.

Gevonden voorwerp, een anekdote

(…)Dat brengt mij op dat verhaal van die niet meer al te nuchtere passagier die zijn gestoomde makreel in de wagen had laten liggen, toen hij op het Haarlemmerplein uit lijn 3 stapte. Gevonden voorwerp! Wat te doen? Zonde om die vis te laten bederven in het gevonden-voorwerpendepot, dus soldaat maken in het huisje aan de Planciusstraat leek de beste oplossing. Liefhebbers genoeg, het was nog in de loopwagentijd. Hebben ze de vis net verorberd, wordt er hevig op de deur geklopt door een zeer nuchtere passagier die vraagt of ze zijn vis gevonden hadden. De graten lagen nog op tafel (…)



Luchtfoto van de Planciusbuurt en de Westelijke Eilanden uit 1918 tijdens de ELTA. Links het Prinseneiland, onder het Realeneiland en iets boven het midden (met X gemerkt) het Haarlemmerplein. Daartussen de spoorbaan Amsterdam-Haarlem, toen nog een enkelspoor. De foto komt uit 'Het Leven' 1919, p.098.

De topografische bijzonderheden van Amsterdams ontwikkeling

○ = elders in de lijst ook al genoemd ∗ = ondersteunend artikel van andere auteur

Middeleeuws Amsterdam

- De cope-ontginning van Amstelland
- Poerte ende Vrihede van Amstelredamme
- De eerste 300 jaar in het bestaan van Amsterdam
- Stadspoorten op de Nieuwendijk
- Is de Nieuwezijds wel gegraven?
- De kop van de Nieuwendijk, een 14e-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
- 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 17e en 18e eeuw
- Topografische tekenaars in Amsterdam
- Topografische fotografen in Amsterdam
- Amsterdamse architecten
- Wereldtentoonstelling van 1883
- Samuel Sarphati, visionair en entrepreneur
- Casino, Musis Sacrum en Huize Bob
- Van Liesveldsche Bijbel tot Beursplein 5: Bible Hotel
- Brouwerij De Hooiberg & Die Port van Cleve
- Nederlandsche Scheepbouw Maatschappij
- Pleisterbeeldengieter Carel Sartori, Anneke Huijser

Amsterdam havenstad

- Zeehaven in beweging, alle locaties tot WOII

○ Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeneiland

∗ Opkomst der Amsterdamse haven, W. H. M. de Fremery

∗ Geschiedenis Amsterdamse scheepsbouw, Dr. L.van Nierop

∗ Scheepsbouw te Amsterdam in vroeger eeuwen, F.G.M. Douwes

- Van Petroleumhaven tot grootste benzinehaven ter wereld

Stadsuitleg 1578-1596

- Stadsuitleg en de omringende waterschappen en gemeenten
- De Eerste en Tweede Uitleg 1578-1596
- Rembrandtplein, metamorfose van een onbedoeld plein
- Vlooienburg & Zwanenburg
- De Haarlemmerbuurt, verdeeld over 2e en 3e Uitleg
- De eerste Joodse gemeenten en hun synagogen

Stadsuitleg 1609-1700

- De Derde en Vierde Uitleg 1609-1700
- Masterplan of toeval? Over de Derde en Vierde Uitleg

- Die Verheelinghe; geschiedenis van de Leidsegracht
- De Amsterdamse schans en bolwerken
- De Trapjesschans, een nijver stukje Schans
- ○ Geschiedenis van het Leidseplein en Hirsch & Cie
- Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeneiland
- De vijf grote wagenpleinen
- Het ontstaan van de Jordaan
- Gangen en hoven van de Jordaan
- De vertraagde bebouwing van de Driehoekstraat
- De Plantage, een geslaagde mislukking
- Amstelkerk, noodgebouw met eeuwigheidswaarde

Stadsuitleg 1877-1921

- Annexaties 1877-1921
- Huisnummering in Amsterdam (1796-1876)
- Stadsontwikkeling en de politiek
- Spaarndammerbuurt en Zeeheldenbuurt
- Van Smalle Pad tot Planciusstraat
- Het Museumkwartier en de Waskaarsenfabriek
- Stads- en Godshuispolder, een stukje Amsterdam in de polder
- De Da Costabuurt en de Réveilbeweging, Ria Scharn
- ∗ Westerplantsoen in de Zeeheldenbuurt, A. Huyser
- ∗ De wet kent geen steden, Drs. J. P. Janse, 1992 (annexatie Nieuwer-Amstel)
- ∗ Dorpse straten in de stad, Ph. Spangenberg 1995-1996
- ○ Het IJ en de IJpolder

Amsterdam-Noord

- Volewijckslanden 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 getijdekreek 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)