



het smetje op de grāndioze grachtengordel

die Verheelinghe

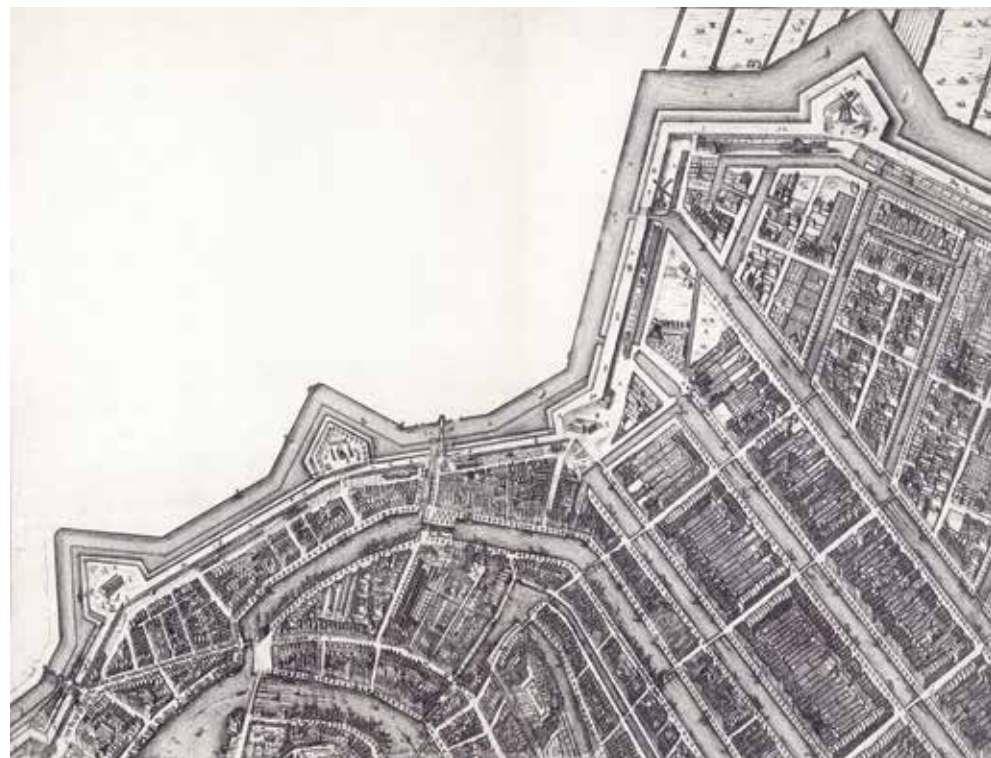
Rond de jaren 1658-'59 besloot de vroedschap van Amsterdam de draad van de in 1610 begonnen uitleg weer op te pakken. Met de lessen van vorige uitbreidingen in het achterhoofd zou men zich deze keer veel beter voorbereiden. Via diverse keuren werd het in gebruik nemen van nieuwe grondstukken aan banden gelegd. Smaldelen, gangen en stegen werden verboden. Industrie, lawaaiige of stinkende bedrijvigheid werd totaal geweerd. Nog meer dan bij de uitleg van 1610 streefde men nu naar luxe bouwgrond en bij de nieuwe uitleg was de vormgeving minstens zo belangrijk. Men streefde naar zoveel mogelijk vierkante bouwblokken met erven van 110 voet diep aan de Herengracht tot 100 voet aan de andere grachten. Winkels werden geconcentreerd in de – zo spaarzaam mogelijke – dwarsstraten. Waar de grachten knikten, om de cirkelvorm te kunnen voltooien, werden zoveel mogelijk bijzondere bestemmingen gezocht voor de ongelijkvormige grondstukken, zoals kerken of overheidsgebouwen. Om de opbrengst zo hoog mogelijk te houden werd dat tot het uiterste beperkt en van de kerken, die voor rekening van de stad kwamen, werd zelfs een aantal nooit verwezenlijkt. Cornelis Danckertsz de Rij presenteerde, na daartoe opdracht gekregen te hebben, in 1662 zijn plankaart voor de Vierde Uitleg. Om bovenomschreven vierkante bouwblokken te kunnen volhouden werd daarmee het recht-trekken (en versmallen) van de Amstel geïntroduceerd. Op een paar kleine wijzigingen na is dit plan ook uitgevoerd; het 27^e bolwerk bij Oostenburg werd bijvoorbeeld op verzoek van de VOC achterwege gelaten. Als we de plankaart van 1662 echter met een moderne plattegrond vergelijken komen we op een enorme afwijking rond de

Rechts: De begrenzing van de Derde Uitleg op een kaart van 1624. Ongeveer in het midden de Heiligewegspoort.

aansluiting van de Vierde op de Derde Uitleg, de Leidsegracht, ook wel de 'verheling' genoemd. Tussen de hoofdgrachten zien we dat ten noorden van de Leidsegracht kleine extra blokjes huizen gekomen zijn en meer naar de Lijnbaansgracht een rommeltje van losse gebouwen en groezelige bedrijfjes.

Voorlopige afsluiting Derde Uitleg

Waar was de uitleg van 1610 stil blijven staan? Na het elfde bolwerk van die uitleg was de omwalling met een haakse bocht verbonden met de oude wal, midden in het Majoorsbolwerk. Dat was de militaire adviseurs een gruwel, een onverdedigbaar stuk wal en nog zeer slecht verzorgd ook. Als lapmiddel werd de vestgracht be-

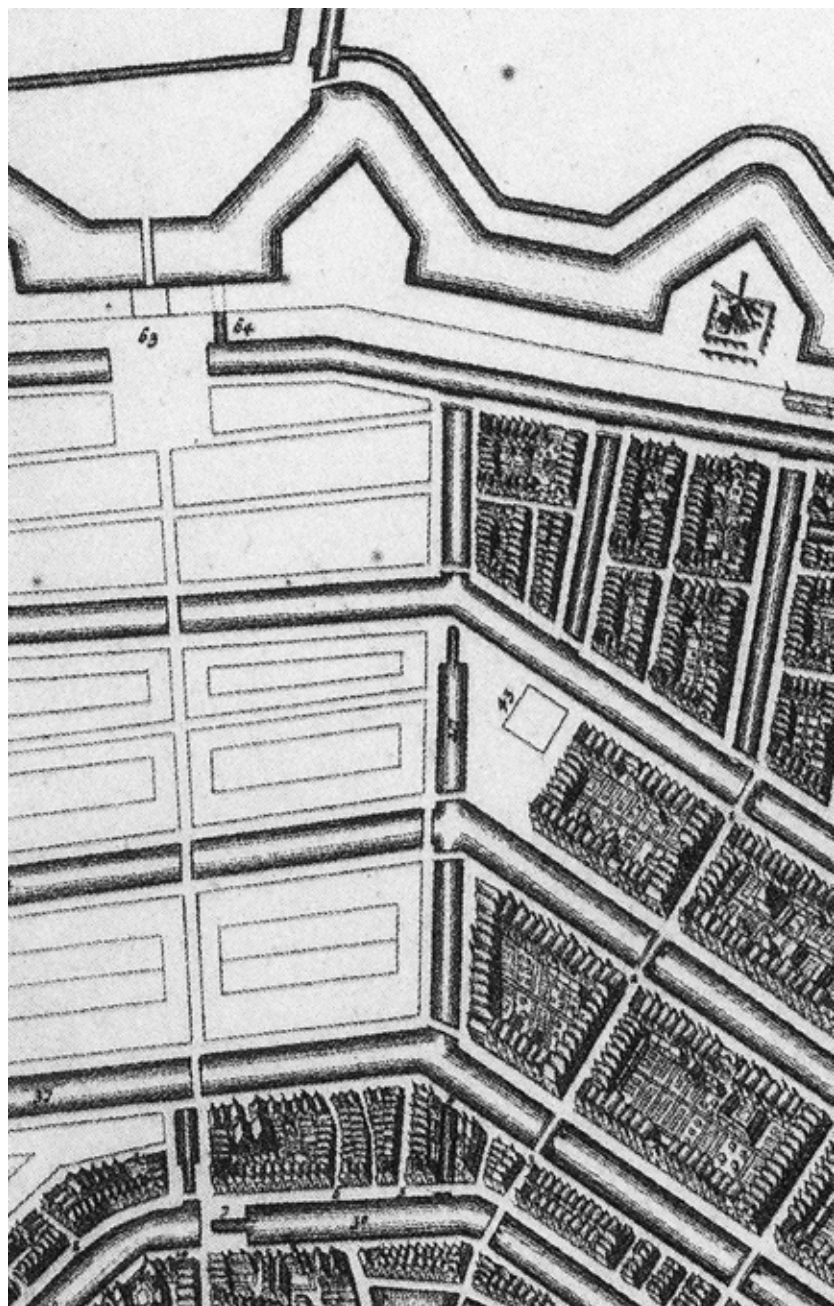


zaaid met palenrijen (zie afbeelding hieronder) en in 1631 werd een twaalfde bolwerk op de knik toegevoegd (zie plattegrond p.5 links). Zoals overal elders langs de omwalling was aan de schans plaats ingeruimd voor smerige en lawaaiige industrie, zo ook langs dit verbindingstuk. De Stadssteenhouwerij had er op een aanplemping naast het Majoorsbolwerk een plaats gevonden. Die had het razend druk met de bouw van het nieuwe stadhuis, die door de brand van het oude in een stroomversnelling kwam. Dan wat verder de klok- en geschutsgieterij. In 1655 had men de beroemde François Hemony gestrikt om hier te komen werken. Die was alleen bereid te komen als werkplaats en woning gratis waren en voor hem was vlak bij de gieterij, tussen wal en Passeerdersgracht, speciaal een woonhuis aan het Molenpad gebouwd. Later dat jaar voegde zijn broer Pierre

zich bij hem en beiden kregen opdracht voor alle nieuw te bouwen poorten klokken te gieten en de bestaande klokken van de torens in de stad successievelijk opnieuw te gieten. Bovendien moest voor de nieuw te maken bolwerken geschut gegoten worden en als er tijd over was wist de vroedschap nog wel afnemers voor hun producten, wat weer geld in de slecht gevulde stedelijke schatkist zou brengen. Nog weer verder bevonden zich de stadsscherschool en een langgerekt gebouw dat wel eens een lijnbaan kan zijn geweest. In 1662 kwam men deze instellingen vertellen dat ze binnenkort allemaal moesten verhuizen omdat de grond bestemd was voor luxe woningbouw!

Onder: De stadsrand van 1613 tot 1662. Rechts de oude stadswal met de molen De Tor aan het Molenpad. Links de achtererven van de huizen aan de Overtoomsevaart. Tekening J.A.Beerstraten 1641 (SAA)





Het concept

Cornelis Danckertsz de Rij had op zijn tekenplank en langs zijn liniaal een fraaie uitbreiding ontworpen die met zoiets triviaals als onmisbare stedelijke industrieën geen rekening hield. In de knik in de grachtengordel op dit punt had hij een radiaalgracht gepland in het verlengde van de Beulingsloot. Dat zou de Leidsegracht worden. De hoofdgrachten werden aaneengesloten en de bouwblokken van de Derde Uitleg die niet afgemaakt waren definitief ingericht, zodat de gordel in volle glorie voortgezet werd. De Jordaan eindigde met de Passeerdersgracht en het experiment was niet voor herhaling vatbaar. De vroedschap had al snel spijt gekregen van de toenmalige beslissing die nog eeuwen voor ergernis zou blijven zorgen. Het deel van de nieuwe uitleg buiten de Prinsengracht zou ook hier wel een industrieel karakter krijgen (textielnijverheid in de Weteringbuurt) maar zou planologisch in elk geval beter ingericht worden.

Wijzigingen op het concept

De vroedschap kreeg tegenwind uit een onverwachte hoek, namelijk van het ambtenarenkorps. Behalve alle stedelijke bouwwerken in de stad, waarvan het nieuwe stadhuis niet het minste was, kregen de stadsmeesters ook nog de nieuwe defensielijn met zijn poorten, bolwerken en wallen op hun bordje. Bij dit overvolle takenpakket paste geen verhuizing en een lobby zorgde ervoor dat die er voorlopig ook niet kwam. De vroedschap zag het belang van continuïteit der werkzaamheden in en besloot tot een ingrijpende wijziging van de plannen. De Leidsegracht zou zuidelijker komen te liggen over het tracé van de oude vestgracht, in het verlengde van de Beulingstraat. De schans met alle werven bleef dan voorlopig onberoerd, maar het Molenpad en de Leertouwergracht

Links: Ontwerp voor de aansluiting van Derde en Vierde Uitleg, op een kaart door Daniël Stalpaert, 1662. De hoofdgrachten knikken op de plek van de dwarsgracht, de Leidsegracht. Die komt in het verlengde van de Beulingsloot en loopt tot de Lijnbaansgracht. Tussen Keizersgracht en Prinsengracht is plaats ingeruimd voor een kerk.



(nu Raamstraat) verpesten de beoogde grote rechthoekige bouwblokken. Dat verleggen had bij de Herengracht nog niet zoveel impact maar verder naar buiten werden de stroken onbebouwd steeds breder door het mathematisch opbouwen van de plattegrond.

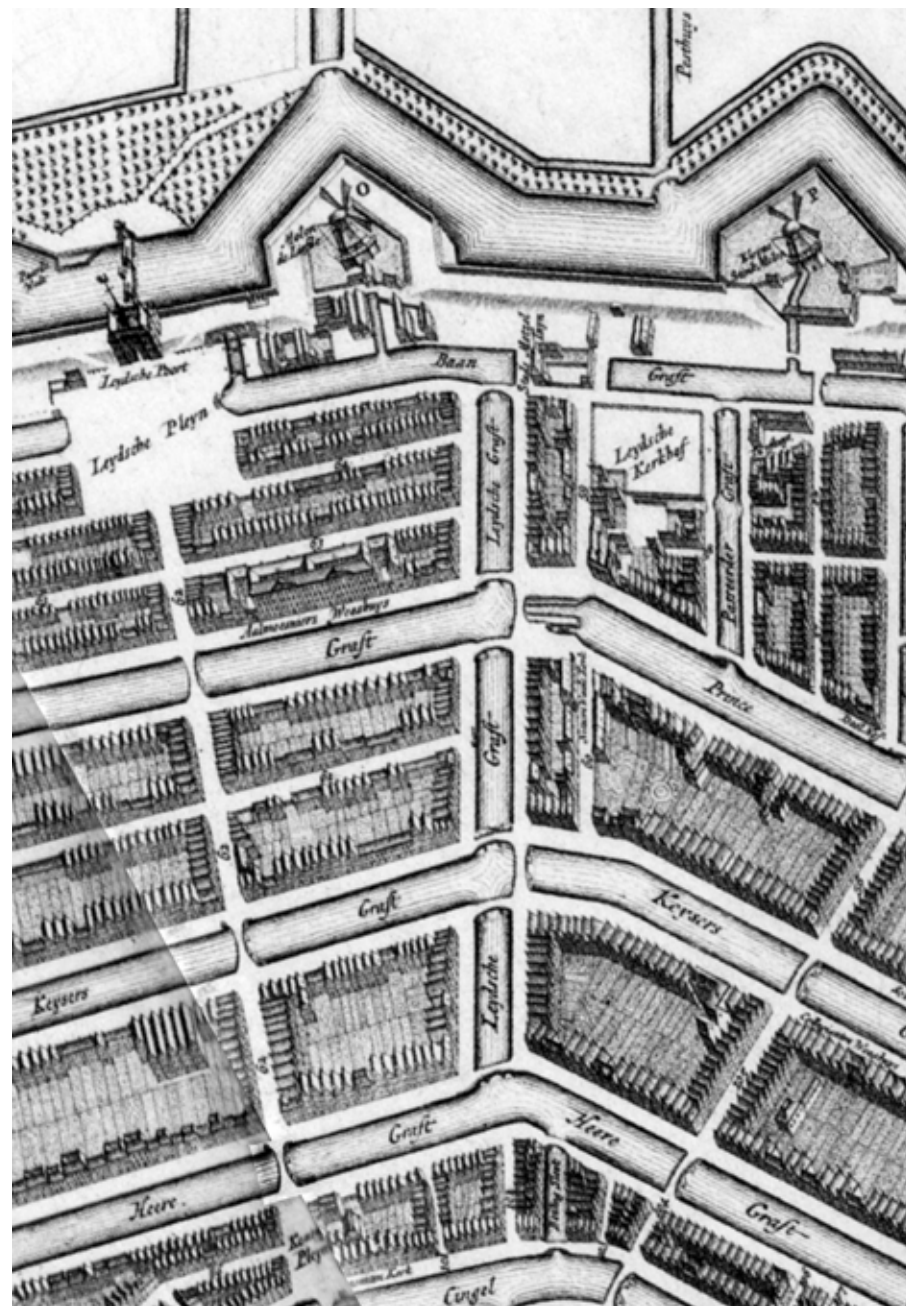
Toen de plannen voor het vervolg op de uitleg gemaakt werden was de

vraag naar grondstukken zo groot dat de omwalling een veel wijdere boog zou gaan maken om meer grond te kunnen insluiten. Dat maakte dat de richting van zowel de wal als de Lijnbaansgracht niet meer klopten en ook het kleine twaalfde bolwerk dus onbruikbaar zou zijn (zie plattegrond hierboven). Bovendien klopte de situering van het bolwerk Passeerder (na 1672 Osdorp genoemd) niet meer. Een geluk hierbij was dat de bolwerken van 1610 nog niet ‘versteend’ waren en de aanpassing alleen uit grondwerk bestond.

Ook waterstaatsperikelen speelden de inrichters parten. Er was in de voorgaande decennia het een en ander gebeurd in de waterbeheersing. De Prinsengracht en de Jordaan waren losgekoppeld van de zgn.

Boven: De situatie in 1660 met het kleine bolwerk. De nieuwe bolwerken staan ingetekend, het elfde moet ‘zwaaien’ en het kleine zal verdwijnen.

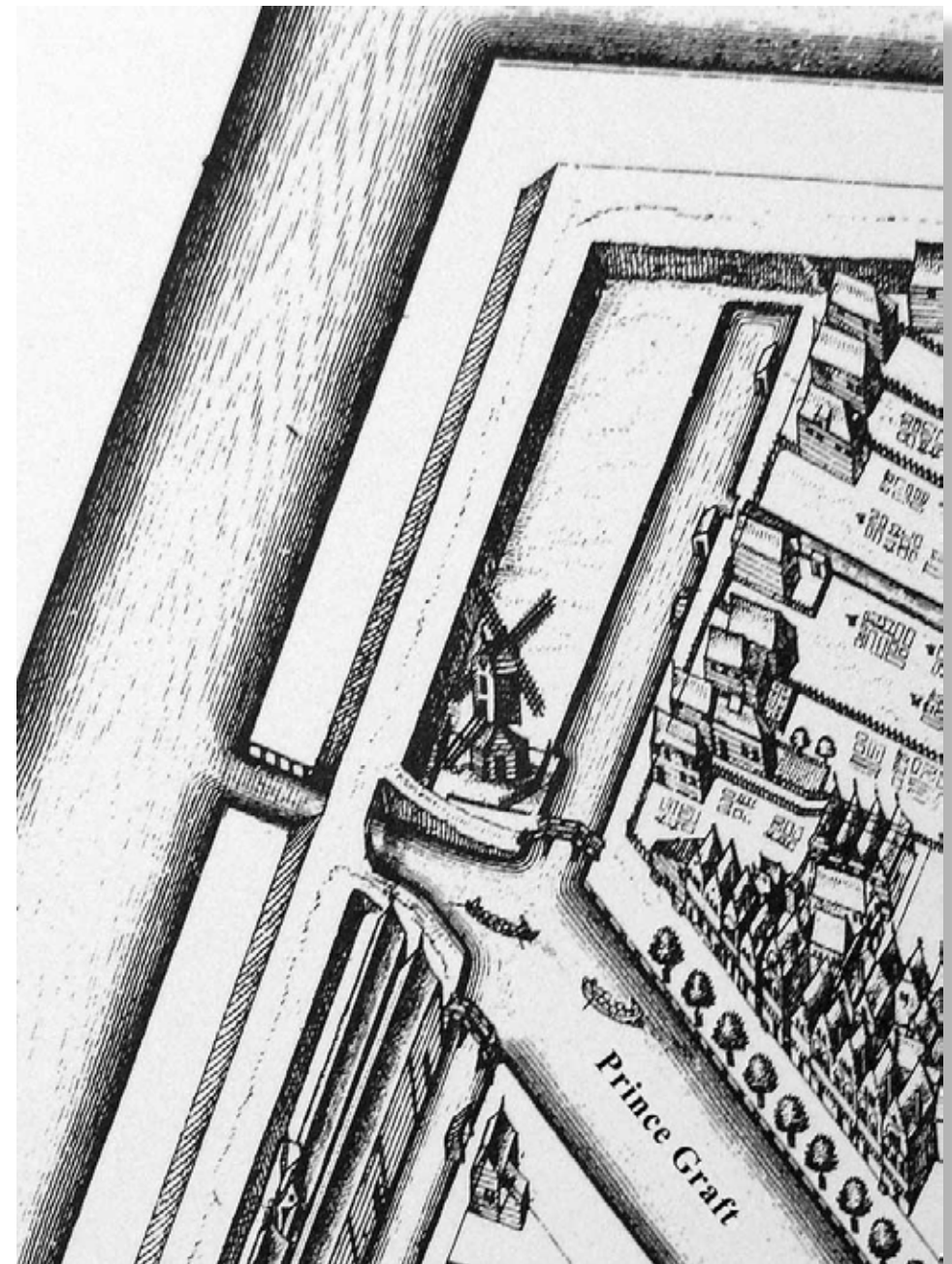
Rechts: Zo is de aansluiting uiteindelijk uitgevoerd. Fragment uit de stadsplattegrond door Gerred de Broen, 1728. De Leidsegracht is in het verlengde van de Beulingstraat terecht gekomen over het tracé van de voormalige vestgracht.



Rechts: Molen De Tor tussen wal en Leertouwersgracht -1625.

Onder: De klok- en geschutgieterij van Hemony aan de omwalling. Er achter de bebouwing van het Molenpad.

‘blauwe boezem’, de grachtengordel van 1610. Dat watersysteem lag op polderpeil, rond vijf duim lager dan die blauwe boezem en ging nu verder als de ‘rode boezem’. De nieuwe uitbreiding tot de Amstel, die geen buurten op polderpeil zou kennen, moest weer op de blauwe boezem aansluiten. Dat hield in dat de Leidsegracht en de rest van de Lijnbaansgracht niet op polderpeil aangesloten mochten worden. De aansluitingen van de Leidsegracht en de Lijnbaansgracht met hun oude delen vroegen om een sluis. De kolk van de sluis in de Prinsengracht kunnen we vandaag nog herkennen, voor de deur van café Pieper (zie afbeelding p.8). Die sluis werd bekend als Schermerschoolsluis. De Leidsegracht liep tot het nieuwe deel van de Lijnbaansgracht door



Het belang van waterwegen in Amsterdam

Pas in de negentiende eeuw kwam in het goederen- en personenvervoer het accent op landvoertuigen te liggen. Voor die tijd was vervoer over water vaak de enige mogelijkheid, bij gebrek aan behoorlijke, verharde wegen. Aan het bouwen in de grote uitleg van de Amsterdam ging niet – zoals we vandaag gewend zijn – het aanleggen van een provisorisch weggenet vooraf, maar moest alle bouwverkeer en materiaalvoorziening over water geschieden. Daarom had de stad er ook alle belang bij dat juist de grachten min of meer gereed waren bij bouwbegin, of anders gezegd: de grondstukken konden niet veel eerder verkocht worden dan de grachten gereed waren!

Wanneer kopers van luxe bouwpercelen hun wallenkant netjes van steen afgewerkt wilden zien, in plaats van een houten beschoeiing zoals de stad standaard leverde, dienden zij daar zelf voor te zorgen. De stad bemoeide zich daar verder niet mee maar drongen aan op spoed, zodat zo snel mogelijk water in de gracht gelaten kon worden. Ze gaven wel met een merkteken aan hoe hoog de bestrating gelegd zou worden. Met succes eisten de bewoners een bijdrage van de stad ter hoogte van de kosten van een houten beschoeiing. Het was natuurlijk ondenkbaar dat een bewoner niet aan die verstening meedeed, maar alle neuzen dezelfde kant op krijgen was vast geen

sinecure.

Waterlopen hadden nog een heel andere functie, namelijk open riool. Dan moet u niet meteen aan fecaliën denken want het was allang per keur verboden de grachten daarvoor te gebruiken. Bewoners en bedrijven produceerden wel ander afvalwater en het regende ook wel eens. Dat afvalwater werd ook in de nieuwe wijken door de grachten opgenomen. Plannen om de Keizersgracht helemaal

niet te graven maar te wijzigen in een grootse allee als het Lange Voorhout in Den Haag strandde op de noodzakelijkheid van afvoerkanalen.

Door een natuurlijk spoelsysteem (stuw van Amstelwater of bij vloed innemen en bij eb uitlaten van IJ-water) werd dat afvalwater afgevoerd. Zoals zo vaak in Amsterdam wilde de theorie niet altijd met de weerbarstige werkelijkheid kloppen. Tegen de keuren in werden de waterlopen vaak wel

voor ander afval gebruikt, ook fecaliën. De spoeling van de grachten, die dat probleem nog had kunnen oplossen, was met het groter worden van de stad onvoldoende geworden. Naarmate men verder uit het centrum woonde werd het probleem steeds groter en in de Lijnbaansgracht stond het water praktisch stil. Vooral in de lager gelegen stadsdelen, zoals de Jordaan, werd de stank ondraaglijk.

Op de afbeelding de stadssteenwerf tussen Herengracht en Keizersgracht. Alle vervoer van materiaal ging over water. Ook de particuliere bouwactiviteiten waren aangewezen op aanvoer van materiaal op dezelfde manier.





en kreeg kort voor het wagenplein achter de Leidsepoort een verbinding (met sluis) door de omwalling naar de Singelgracht. Het nieuwe deel van de Lijnbaansgracht kreeg nooit zijn sluis naar het oude deel. In 1663 besloten de thesaurieren dat een dam goedkoper was. Die dam reikte tot het Spiegelsgat, waarover later meer. Op die dam werd nu de nieuwe stadssteenhouwerswerf ingericht met een woonhuis voor de meester-metselaar. Als dat gereed was kon pas de oude werf naast het Majoorsbolwerk afgebroken worden en de Herengracht doorgegraven naar zijn verlenging met de glorieuze

Boven: De Lijnbaansgracht kruist het Leidseplein. Duidelijk is te zien dat de gracht ter plekke overkluisd is. Midden achter de Leidsepoort en rechts de doorvaart onder de wal door naar de Singelgracht.

Rechts: De Prinsengracht met de Schermschoolsluis in 1755.

‘Gouden Bocht’. In 1664 was deze operatie voltooid en konden de percelen aan de Herengracht verkocht worden. Alle andere hoofdgrachten konden pas verbonden worden met die in de vorige uitleg, als de sluis in de Prinsengracht gereed was. Om niet daarop te hoeven wachten werd in de Leidsegracht een tijdelijke dam opgeworpen, zodat in elk geval Heren- en Keizersgracht doorgetrokken konden worden. De nieuwe Lijnbaansgracht was ter hoogte van het wagenplein achter de Leidsepoort overkluisd en kwam, waar nu het Kleine-Gartmanplantsoen is, weer te voorschijn.

Scheepvaart kreeg het moeilijk

De Leidse kagen, die hun ligplaats in het Singel tegenover de huidige Bloemenmarkt hadden, kregen het moeilijk om in de stad door te



dringen. Het was duidelijk dat zij naar een nieuwe ligplaats moesten uitzien. Toch duurde het tot 1668 eer een nieuwe stek ingericht was aan de Schinkel, ver buiten de omwalling (zie afbeelding hieronder). De groente- en zuivelschuitjes die al eeuwen gebruikt maakten van de Boerenwetering om bij hun respectievelijke markten te geraken kregen het net zo moeilijk en hadden veel meer tijd nodig dan voor de uitleg. Daar kwam rond 1675 ook nog eens de Weteringbeer bij, die precies tussen de uitvaart van de sluiskolk en die van de Mennonietensloot (overhaal) kwam te liggen. De schuiten die te zwaar waren voor de overhaal kozen een andere route door de stad dan de lichtere die wel van de overhaal (goedkoper dan de sluis) gebruik konden maken. Maar welke route ook gekozen werd, lan-



ger was zij! Om de pijn voor de schuitjes wat te verlichten werd een extra doorgang – zonder sluis! – naar het oudste deel van de Lijnbaansgracht gemaakt: het Spiegelsgat, waarover dadelijk meer.

Gewijzigde plannen voor de Herengracht

Bij de voorbereidingen voor de Vierde Uitleg werd tot een grotere omvang daarvan besloten. Er kwam een extra scherpe knik bij de Reguliersgracht om kostbare woonruimte te winnen. De schans van de Tweede Uitleg werd nu een tussenstraat (Reguliersdwarsstraat)

Boven: De Herengracht 'zwaait' uit, de huiseigenaren bouwen nieuwe gevels aan de gracht, behalve het eerste huis. Dat geeft nog de oorspronkelijke richting van de erfscheiding aan.

Links: De nieuwe ligplaats van de Leidse kagen aan de Schinkel.



die moest dienen om de chique grondstukken aan de Herengracht een achteruitgang te verschaffen voor koetshuizen, dienstvertrekken of pakhuizen. Dezelfde functie vervulde de Kerkstraat tussen de Keizers- en Prinsengracht en beginnend bij de Leidsegracht. Vanaf de Beulingstraat zwaaide de Herengracht daarom verder uit, maar het bouwblok tussen Singel en Herengracht was zo ondiep dat de percelen aan het Singel hier in de regel doorliepen tot de

Boven: Leidsegracht, hoek Lijnbaansgracht met schoorstenen van suikerraffinaderij 'De Granaatappel' rond 1900.

Rechts: De bebouwing aan de Leidsegracht werd veel gevarieerder dan aan de hoofdgrachten, niet alleen qua bouwhoogte maar ook qua bestemming. Op nummer 82 een pakhuys.

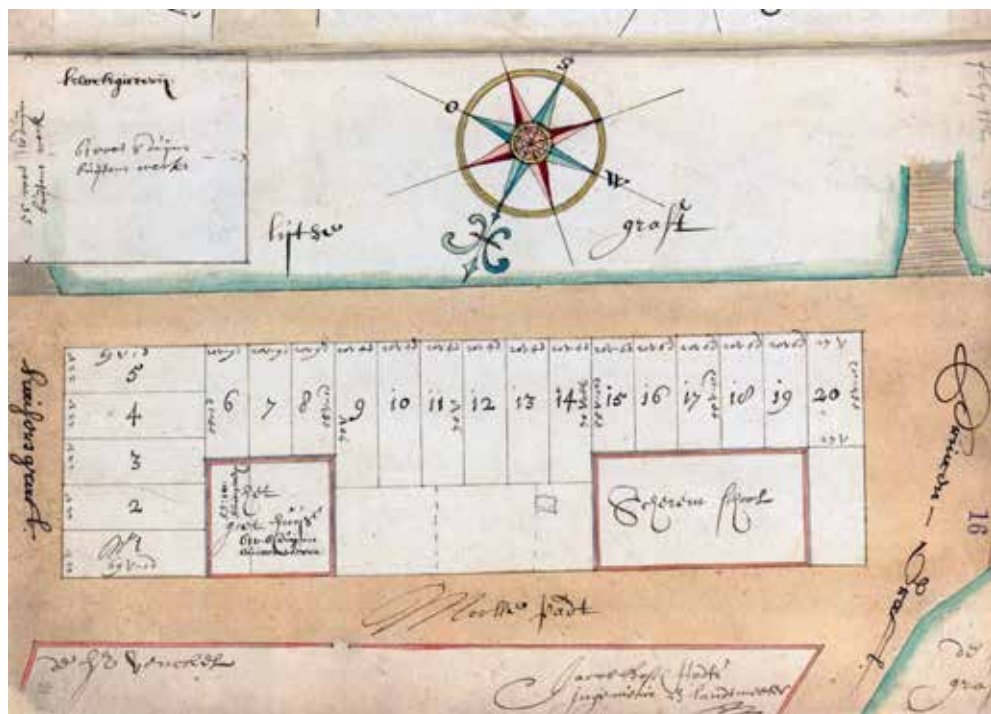
Herengracht. De stad verdeelde de puntvormige strook grond over de bestaande percelen aan het Singel, 18 in totaal. Behalve het laatste huis in de Beulingstraat, dat zijn zijgevel aan de Herengracht had en net in 1649 gebouwd was, breidden de aanwonenden hun huizen uit tot de nieuwe rooilijn. Het laatste erf op de hoek met de Heiligewegsburchwal (nu Koningsplein) was van de stad en werd als zelfstandig perceel verkocht. Met en met werden dit zelfstandige huizen. Op de satelietfoto op p.9 is goed te zien onder welke hoek de erfscheiding oorspronkelijk verliep.

Toch bedrijvig karakter Leidsegracht

Ondanks de strikte keuren voor de nieuwe uitleg kwam er aan de Leidsegracht toch een gemengde bebouwing tot stand, waarschijnlijk onder invloed van het voorlopig zeer bedrijvige karakter van de



reeds gevestigde instellingen, waar het in de inleiding over ging. Ook was er door de omvangrijke bouwsels aan het Molenpad niet steeds de volle bouwdiepte voor woonhuizen aan de Leidsegracht ter beschikking. Aan de Lijnbaansgracht, net om de hoek van de Leidsegracht, vestigde zich een suikerraffinaderij (zie afbeelding p.10), met zijn enorme schoorsteen pontificaal in het blikveld van wat een chique gracht had moeten worden. De melkfabriek in later eeuwen (nu Melkweg) deed de omgeving evenmin goed en het korte stukje Lijnbaansgracht tussen Leidseplein en Leidsegracht verloederde snel. Door dit alles heeft de Leidsegracht nooit de allure kunnen krijgen die bijvoorbeeld de Reguliersgracht wel heeft.



Molen De Tor

(zie plattegrond p.6)

Aan de schans en Prinsengracht stond korenmolen De Tor, daar gebouwd tussen 1615 en 1625. Ook deze molen moest verdwijnen maar ondanks de gewijzigde plannen voor de Leidsegracht was voor een molen echt geen plaats. De Tor kon echter gebruik maken van de riante regeling voor molens in het uitbreidingsgebied. Ze kregen van stadswege een nieuwe plaats aangewezen en een verhuisvergoeding van 1600 gulden. Dat was vier keer het bedrag voor een bedrijf dat niet noodzakelijk was voor de economie van de stad en het is aan te nemen dat ook de eigenaar van De Tor voor de regeling in aanmerking kwam. Helaas is onbekend waar de molen uiteindelijk terecht is gekomen. Ongeveer 1663-64 is de molen verhuisd en de grond gereed gemaakt voor verkaveling.



Boven: Het Molenpad op een recentere foto. Rechts valt de voormalige Nieuwe Walenkerk net buiten beeld.

Links: De woning van Hemony en de Schermshoof verstoorden de verkaveling van het blok tussen Keizersgracht en Prinsengracht. Een aantal percelen moest het met zo'n 15 meter minder diepte doen. De stadssteenwerf nam de twee tussenliggende percelen in gebruik.



Klokkengieterij (afbeelding p.6)

Hoe ging 't nu verder met de klokkengieterij van Hemony? Die bleef voorlopig staan waar ze stond, middenin het tracé van de Leidsegracht. In 1666 werd de gieterij zelfs nog uitgebreid, maar toen François in 1667 en zijn broer Pierre in 1680 overleed was het lot bezegeld. Meteen in 1680 werd al een deel afgebroken en in 1683 werd het gehele bedrijf verhuisd naar een nieuw gebouwde werkplaats aan de Lijnbaansgracht, hoek Gieterstraat op het terrein van het voormalige Karthuizerklooster. De naam Gieterstraat is overigens van later

Boven: De omgeving van de in 1665 aangelegde stadsmetseltuin in 1816.

Rechts: De Nieuwe Walenkerk aan het Molenpad in 1770

datum en dankt de straat juist aan de vestiging van de gieterij.

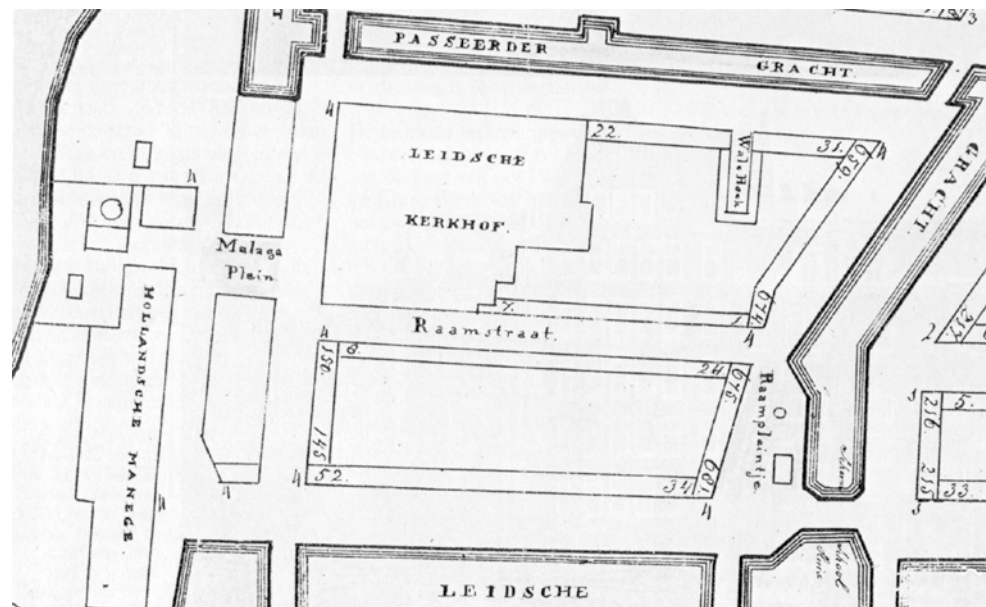
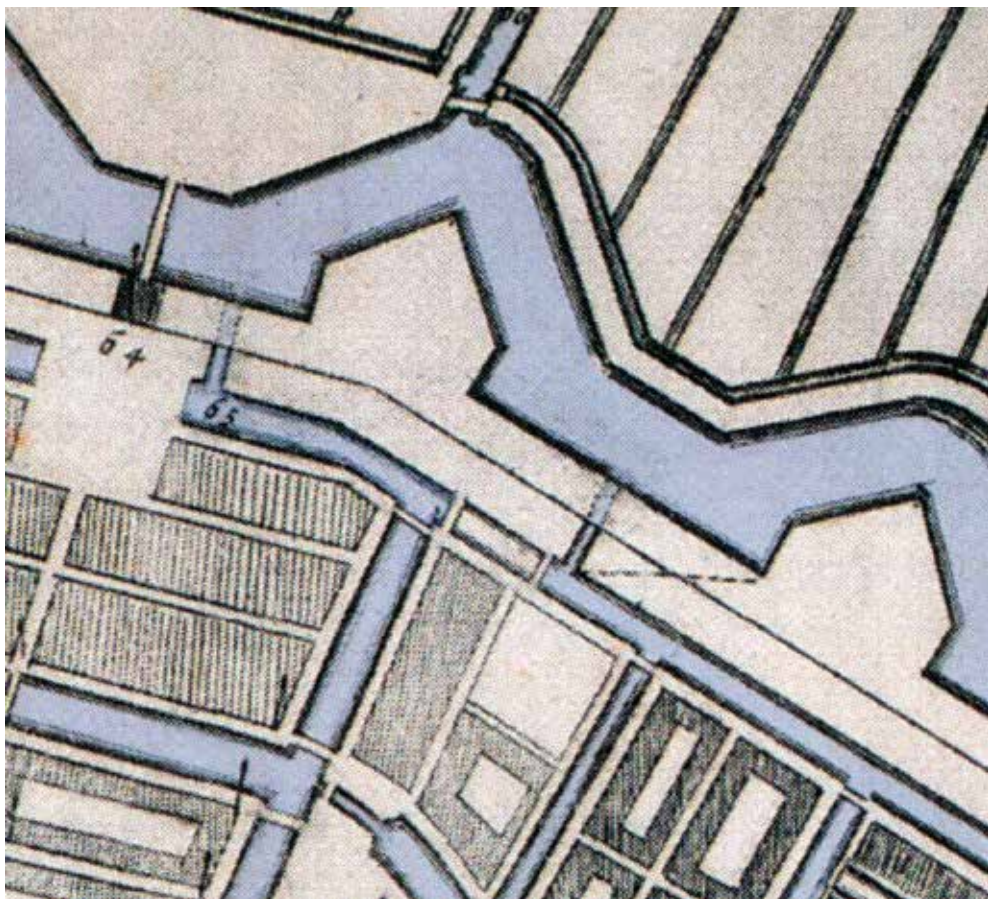
Schersmschool verhuist, gebouw blijft staan

Ook de schersmschool, in hetzelfde bouwblokje waar het woonhuis van Hemony stond, bleef waar ze was. In 1686 werd een nieuwe plek gevonden in de beurs van De Keyser, waar ze de westgalerij in gebruik nam, nadat de verhuur van 'kasjes' (handelaarsplekken) zwaar tegengevallen was. Het gebouw aan het Molenpad werd echter niet spoorlags afgebroken want een nieuwe stroom franse vluchtelingen (opheffing Edict van Nantes 1685) had een kerkgebouw nodig en dat werd gevonden in de leegstaande schersmschool. De Nieuwe Waalse kerk bleef tot de Franse overheersing in het gebouw. In 1808 werd het gevorderd om in een regeringsgebouw veranderd te worden.



Spiegelsgat

De bevoorrading van de stad met verse groente en zuivelproducten verliep voor het grootste deel over de Boerenwetering en de Overtoomsevaart. Beide vaarwegen waren door de aanleg van de nieuwe omwalling afgesneden van hun oude vaarroute door de stad tot de markten in het centrum van de stad. De stad zag het grote belang van het bieden van een alternatieve route wel degelijk in en probeerde zoveel mogelijk obstakels te vermijden, meestal sluizen.



In het hier besproken gebied zocht men een oplossing door van de Singelgracht een vaarweg te creëren naar de Lijnbaansgracht, precies aan het eind van de oude deel van die gracht. Dat werd het Spiegelsgat, een smalle doorgang die alleen 's nachts afgesloten werd en aanvankelijk geen sluis kende. Het lag ongeveer tegenover de huidige Raamstraat. Dat weglaten van de sluisdeuren kon niet volgehouden worden omdat de waterpeilen te verschillend waren en na een kleine 20 jaar werd toch een sluiskolk gebouwd.

In 1742 of daaromtrent werd het Spiegelsgat gedempt en gelijk daarmee een deel van de Lijnbaansgracht. Daardoor werd de dam waar de stadsmetseltuin op stond een stuk groter en kreeg de officiële naam

Boven: Plattegrond van Raamplein en omgeving, detail uit een kadasterkaart van 1850. Het Raampleintje heet vandaag gewoon weer Prinsengracht en het Malagaplein heet nu Raamplein.

Links: Een van de weinige stadskarten waarop het Spiegelsgat voorkomt. Deze is van 1665.



Raampleintje. Waarom de volksmond van Malagapleintje sprak, is niet met zekerheid te zeggen maar de theorieën zijn veelvuldig. Eén daarvan is dat er op het dichtbij gelegen bolwerk een tuin was aangelegd met boven de ingang een bord met de naam 'Malaga'. De volksmond zou zichzelf verloochenen als die naam niet verbasterd kon worden. Zo werd het Raampleintje Mallegatsplein en de sluis in de Prinsengracht Mallegatssluis. Die naam wordt echter door sommige auteurs ook aan het Spiegelsgat geplakt, in navolging van kritieke doorbraken elders in het land, zoals in Scheveningen: het Mallegat door de duinen. Kiest u maar...!

Trapjesschans

De schans binnen de omwalling met al zijn lijnbanen had met dit soort doorvaarten door de wal enige moeite. Dat loste men op door een voetpad over de muur te maken met trappen vanaf de schans.

*Boven: Het woonhuis van de meester-metselaar aan de Leidsegracht.
Rechts: De Trapjesschans begon bij de schutsluis naast de Leidsepoort.*

Hoe dat er voor de Weteringpoort uitzag is in diverse afbeeldingen vastgelegd. De overgang van de sluis bij de Leidsepoort kende ook zo'n pad maar dat kwam vlak daarachter uit op het bolwerk Sloten en vandaar pas weer op de schans terecht. Dit geheel staat bekend als de 'Trapjesschans'. Na de ontmanteling veranderde bolwerk Sloten in het industriële complex van Ketjen tot dat in 1901 tijdelijk naar de Kostverlorenvaart verhuisde in afwachting van het gereedkomen van de nieuwe fabriek in de Nieuwendammerham. Pas met de aanleg van het laatste stukje Marnixstraat en Leidsekade (1886-88) kwam er tekening in de situatie. De enorme slinger in dat stukje straat hebben we wel aan de vroegere omstandigheden in dit gebied te danken.

Zie ook: <http://www.theobakker.net/pdf/trapjesschans.pdf>



Hollandsche Manege

Op de schans, dwars voor het einde van de Leidsegracht en naast het woonhuis van de meester-metselaar, werd in 1744 een gebouw voor een paardrijkschool gebouwd: de Hollandsche Manege. In 1881 was de ontmanteling van de vesting Amsterdam al ver gevorderd en werd besloten de Leidsegracht door te trekken tot de genormaliseerde Singelgracht. De manege diende dus te verdwijnen. In 1888 betrok ze een nieuw gebouw aan de Vondelstraat. Toen het oude gebouw afgebroken was kon de Marnixstraat verlengd worden tot het Leidseplein.



Leidsekerkhof

In 1636 was aan de Boerenwetering, vlak voor hij de stad binnenkwam, het Heiligewegskerkhof ingericht. Dat lag toen wel buiten de stad maar nu de plannen voor de Vierde Uitleg vorm kregen bleek het toch midden in de gordel met de duurste grondstukken te liggen. In 1663 besloot de vroedschap dat er niet meer begraven mocht worden, omdat het kerkhof door twee hoofdgrachten doorsneden zou worden. In 1665 werd een nieuw kerkhof ingericht tussen

Boven: Het Leidsekerkhof (1665-1866) had zijn ingang in de Raamstraat.

Links: De Hollandsche Manege stond van 1744 tot 1881 dwars voor het einde van de Leidsegracht. Toen die laatste doorgetrokken zou worden naar de Singelgracht moest het gebouw wijken. Op de foto is aan de rechterzijde nog net het woonhuis van de meester-metselaar te zien.



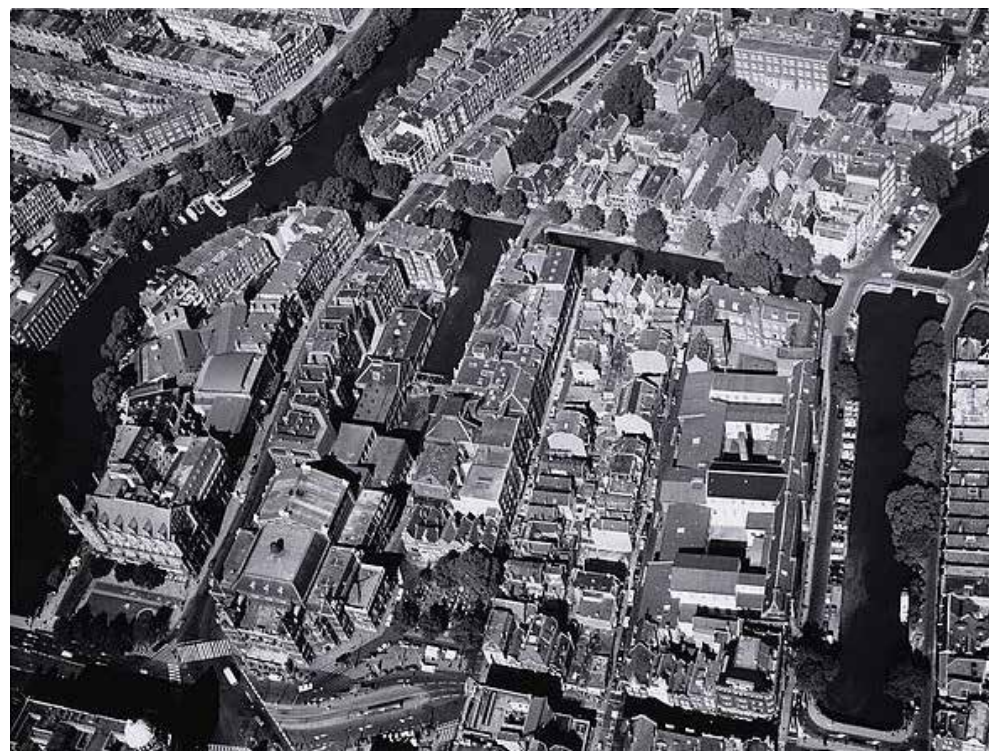
Lijnbaans- Leertouwers- en Passeerdersgracht: het Leidsekerkhof. Bij die gelegenheid zijn de waterlopen, die in een krul het einde van de Lijnbaans- weer met de Passeerdersgracht verbond, gedempt. De Leertouwersgracht werd Raamstraat en daar was ook de ingang van het kerkhof. Het heeft lang gediend, namelijk tot 1866. Op de plaats van het geruimde kerkhof werd de Handelsschool (nu Hogeschool Amsterdam) opgericht. In 1742 werd, gelijk met het dempen van het Spiegelsgat, een klein deel van de Lijnbaansgracht voor het kerkhof gedempt. Dat is de basis voor het Malagaplein, het latere Raamplein.

Gelijk met de bouw van de manege in 1744 werd aan dat Malagaplein een smidse en een woonhuis gebouwd voor de hoefsmid van de manege. Na verplaatsing van de manege naar de Vondelstraat werd de smederij een rijtuigwerkplaats en de meeste Amsterdammers ken-

nen de situatie misschien nog als de smederij van de Gebroeders Schous en het woonhuis als kapperszaak of stomerij. De smederij werd begin jaren 1970 afgebroken, nadat het gebouw al eerder zijn dak en bovenbouw moest missen. Het woonhuis werd in 1980 afgebroken. Na herinrichting van de Marnixstraat stond het woonhuis namelijk bijna volledig over het trottoir.



In 1825 bouwde de in 1744 geopende manege een opslagloods voor – naar we aannemen – hooi voor de paarden en misschien turf. Daar aan vast kwam een woonhuis voor de opperstalmeester, tegenover het einde van de Lijnbaansgracht (afbeelding hieronder). Dit geheel zou bekend worden als de ‘cementmolen’. In 1834 al werd het gekocht door de Nederlandse Suikerraffinaderij die het in 1871 weer overdeed aan de ijzer- en kopergieterij Zimmer, die ook al de aangrenzende gebouwen van de voormalige stadsmetseltuyn in gebruik had. De bedoeling was uitbreidingsmogelijkheden voor de gieterij te creëren maar daar is het nooit van gekomen. In 1911 werd besloten het onderkomen complex af te breken, wat in 1912 afgerond werd. Toen had de in 1899-1901 gebouwde Openbare



Handelsschool, die op het geruimde Leidsekerkhof een plaats gevonden had, eindelijk vrij uitzicht. Na de (omstreden) sloop van de smidse en de gieterij werd een weinig fantasievol complex aan het Raamplein gebouwd en kreeg dat plein zijn huidige aanzien. Alleen het woonhuis van de meester-metselaar, een monument intussen, bleef aan de Leidsegracht staan.

Boven: Luchtopname van de Leidsegracht en omgeving.

Links: Het woonhuis van de opperstalmeester van de Hollandsche Manege met daarachter de opslagloods voor hooi, die de bijnaam ‘Cementmolen’ kreeg. Links de in 1901 geopende Openbare Handelsschool.

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

