

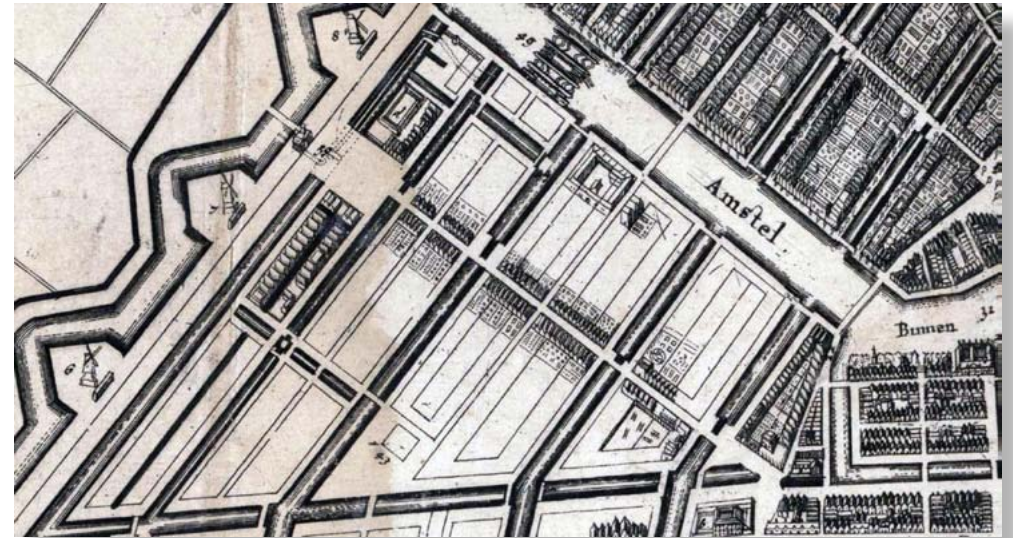


verkeersdoorbraak
Weesperstraat:
de Wibaut-as 1959-1969

De verkeersdoorbraak, die nodig was om de aanvoer-route vanuit het zuiden naar de IJ-tunnel te kunnen aanleggen, omvatte drie buurten. Van binnen naar buiten waren dat de 'Jodenhoek' en dan met name Valkenburg en Rapenburg, de Weesperbuurt en de Oosterparkbuurt. De laatste leverde weinig afbraak op, want het tracé van het Rhijnspoor lag sinds 1939 braak te wachten om Wibautstraat te worden. De Jodenhoek had de hele 20^{ste} eeuw al op de nominatie gestaan gesaneerd te worden, iets dat tot 1940 alleen op Uilenburg had plaatsgevonden. Door de oorlog was de buurt nu zo goed als leeg en afbraakrijp. Als iemand een traan liet om de sloop, dan was dat om de vroegere bewoners die massaal uitgemoord waren, maar niet om de krotten. De Weesperstraat was een ander verhaal. Niet van geweldige kwaliteit maar al snel na de oorlog weer een levendige winkelstraat. Er waren zelfs enkele gaten gedicht met nieuwbouw. Die straat verdient extra aandacht. Eerste de wording ervan om een idee te krijgen waar we 't over hebben.

We zijn geneigd te denken dat toen in 1662 een begin gemaakt werd met de nieuwe stadsuitleg, die ook snel daarna klaar was. Dat gold zeker niet voor de oostelijke helft ervan, ten oosten van de Amstel. In 1658-'59 werd de uitleg serieus onder handen genomen en begin 1663, direct na verlening van een vernieuwd octrooi, werd begonnen met de verdedigingswerken en singelgrachten. De inrichting van de uitleg was in datzelfde jaar 1663 eindelijk volledig door-ontworpen, zodat ook de uitvoering ervan kon beginnen. Het toverwoord was

Om niet in herhaling te vervallen verwijs ik voor het ontstaan en de geschiedenis van het Weesperplein naar het betreffende hoofdstuk in het stuk over de [grote wagenpleinen](#), pagina's 43-52.



radiaalstraten geworden. Behalve de reeds geplande straten naar de nieuwe poorten kwamen daar met de Vijzelstraat en Spiegelstraat nog twee bij, die niet direct aansloten op een poort. De Amstel zou tot 85 meter versmald worden met aan beide zijden een ruime kade van 14 meter. Toch dienden dit geen drukke verkeersaders te worden; daarvoor waren de Utrechtsestraat en de Weesperstraat gedacht. De Leidsestraat, Utrechtsestraat en Weesperstraat hadden hetzelfde profiel. Breed genoeg om gelijktijdig 3 wagens te laten passeren. In dit rijtje was de Weesperstraat belangrijker dan de Utrechtsestraat, door meer interlokale verbindingen buiten de poort. Daarvoor stond een enorm wagenplein ter beschikking met rondom diverse voorzieningen voor transport naar het zuiden, stalling en overstapmogelijkheden stadwaarts. Het sein om aan de Weesperstraat te beginnen – en de erven daaraan in te richten zodat ze verkocht konden worden – werd in december 1663 gegeven.

Boven: Detail uit stadsplattegrond 1681 van Romeyn de Hooghe



Het Weesperveld lag in z'n geheel veel te laag en moest aanzienlijk opgehoogd worden, voor er ook maar iets gebouwd kon worden. Winter 1664-'65 werd de straat – bij gebrek aan ophoogmateriaal – opgehoogd met puin. In april 1665 was de straat nog steeds niet bruikbaar en grepen 'Burgemeesteren' in, gealarmeerd door andere belanghebbenden. De aanleg van de straat kwam nu bovenaan de prioriteitenlijst te staan en diende zo snel mogelijk klaar te zijn zodat paard en wagen er gebruik van konden maken. Probleem was echter dat er nog veel pre-stedelijke bebouwing in het tracé stond, die pas in de zomer van 1665 afgebroken werd. De straat kruiste vier nieuw te graven grachten: de Nieuwe Heren-, Nieuwe Keizers-, Nieuwe Prin-

Boven: Pre-stedelijk maar gehandhaafd in de Weesperbuurt: Sint Antonieskerkhof aan de Nieuwe Herengracht. Van de Weesperstraat komt net een rouwstoet. Rechts: Pre-stedelijk maar gehandhaafd in de Weesperbuurt: glasblazerij

sen- en Nieuwe Achtergracht. Daar kwamen evenzovele bruggen over te liggen; de eerste twee als vaste stenen bruggen en de laatste twee als beweegbare. Pas in 1671 werd een begin gemaakt met het metselen van de bruggenhoofden en in 1672 met de bestrating van de Weesperstraat. Toen konden eindelijk een aantal erven bebouwd worden. In de Weesperstraat werden honderd erven afgestoken, vijftig aan elke zijde. Ze waren 22 voet breed bij 70 voet diep (6,25 bij bijna 20 meter). Het Rampjaar 1672 gooide nu roet in het eten en de malaise die volgde deed de Vroedschap besluiten alle niet voor de verdediging noodzakelijke werken stop te zetten, ook die aan de Weesperstraat. Het is nooit meer helemaal goed gekomen met de Weesperstraat.

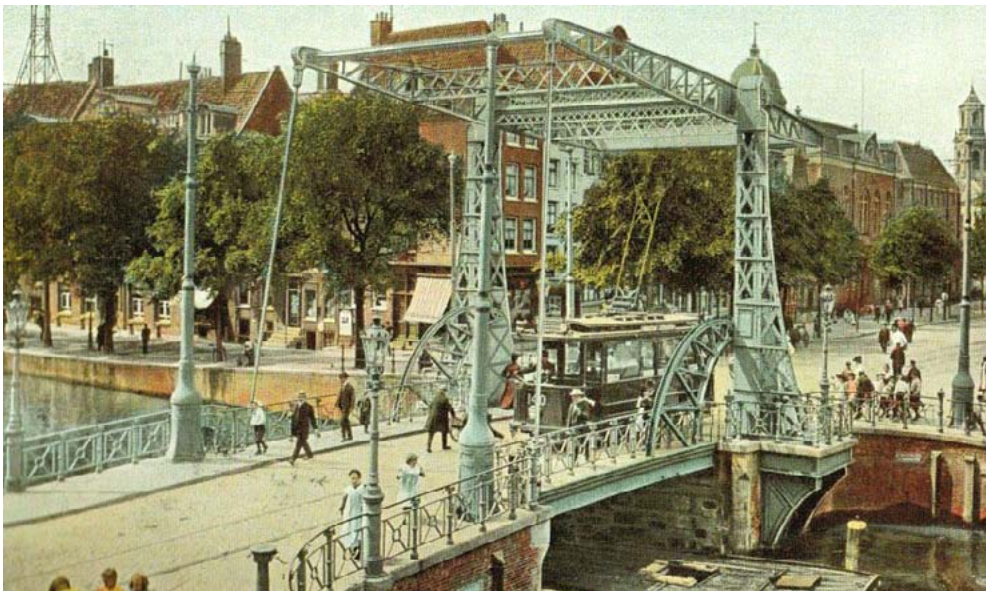


De neergang van de Weesperbuurt was al te voorzien tijdens de vorming ervan. Toen de buurt ingericht werd raakte de Gouden Eeuw in 't slop, plotseling en hevig. Meteen na Tachtigjarige Oorlog woedde de Eerste Engelse Oorlog in 1652-'54 en de Tweede in 1665-'67 er achteraan. De Derde was die waar het Rampjaar een onderdeel van uitmaakte en duurde van 1672 tot '74 tegen Engeland en tot 1678 tegen Frankrijk. Vooral de laatste oorlogen hadden langdurige gevolgen voor de Amsterdamse economie. De hegemonie op zee was gebroken.

In vier fasen werd het doodvonnis over de Weesperstraat geveld.

Fase 1: economische malaise eind 17^{de} en 18^{de} eeuw

Voorjaar 1673 lag al het werk aan de Weesperstraat stil. Het *Stads Fabryckambt* voerde alleen nog werken uit waar door hogerhand om gevraagd werd en ten oosten van de Amstel was dat bitter weinig. Zelfs het werk aan de grachten, die toch onmisbaar waren bij



de aanleg van de parken met bouwpercelen, lag stil. Alleen het werk aan de Amstelsluizen ging door. De nasleep van de oorlog duurde lang en de verkoop van erven in de oostelijke helft stagneerde. In 1680 klauterde de economie van de Republiek voorzichtig uit het dal. In afwachting van wat het Diaconie-Oudevrouwenhuis (Amstelhof, nu: Hermitage) aan (cadeau gedane!) erven zou gebruiken reserveerde de stad het hele blok tussen Nieuwe Heren- en Nieuwe Keizersgracht, tussen Amstel en Weesperstraat. Bij bouwbegin in 1681 bleken de plannen nog niet de helft van de ruimte te omvat-

Boven: Het Jonas Daniël Meijerplein ontstond pas na demping van het stukje Muidergrecht tussen Houtgracht en Nieuwe Herengracht.

Links: Brug no.238 over de Nieuwe Herengracht voor de Weesperstraat. De huizenrij erachter werd pas gebouwd nadat de schans en vestingwerken van de Tweede Uitleg ná 1663 geslecht konden worden.



Onder de talrijke gevelstenen, die de schuitenvoerders hebben nagelaten, vonden wij er een op de Weesperstraat 120. Onder de afbeelding van een welgeladen vlotschuit staat: **Noyt Gedogt**. Misschien had de man niet kunnen denken ooit een eigen schuit te bezitten?

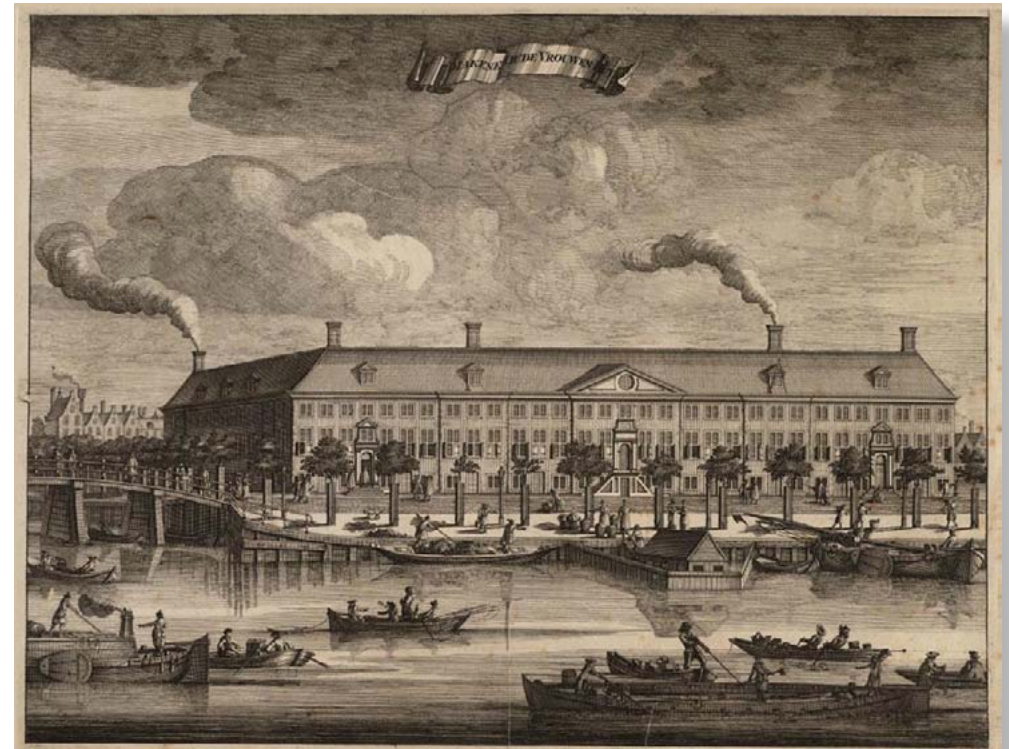
In de Weesperstraat bij de Prinsengracht toonde een gevelsteen ons een voorstelling van een volgeladen handkar, met een man er achter en een jongen, die aan het touw trekt, er voor. Het onderschrift zegt, wat de man bij zijn moeizame arbeid zou moeten opbeuren: **Aan Godes Segen is 't al Gelegen**.

Het Slot te Muider was op een gevelsteen in de Weesperstraat bij de Nieuwe Keizersgracht te vinden. Vroeger was het geschilderd op het uithangbord van een kroeg in de Muiderstraat met dit rijmpje:

In 't Slot van Muyen, Daar is 't goet bruyen,
Voor die mogen tabak en wijn. Wie droes zou dan niet vrolijk zijn?

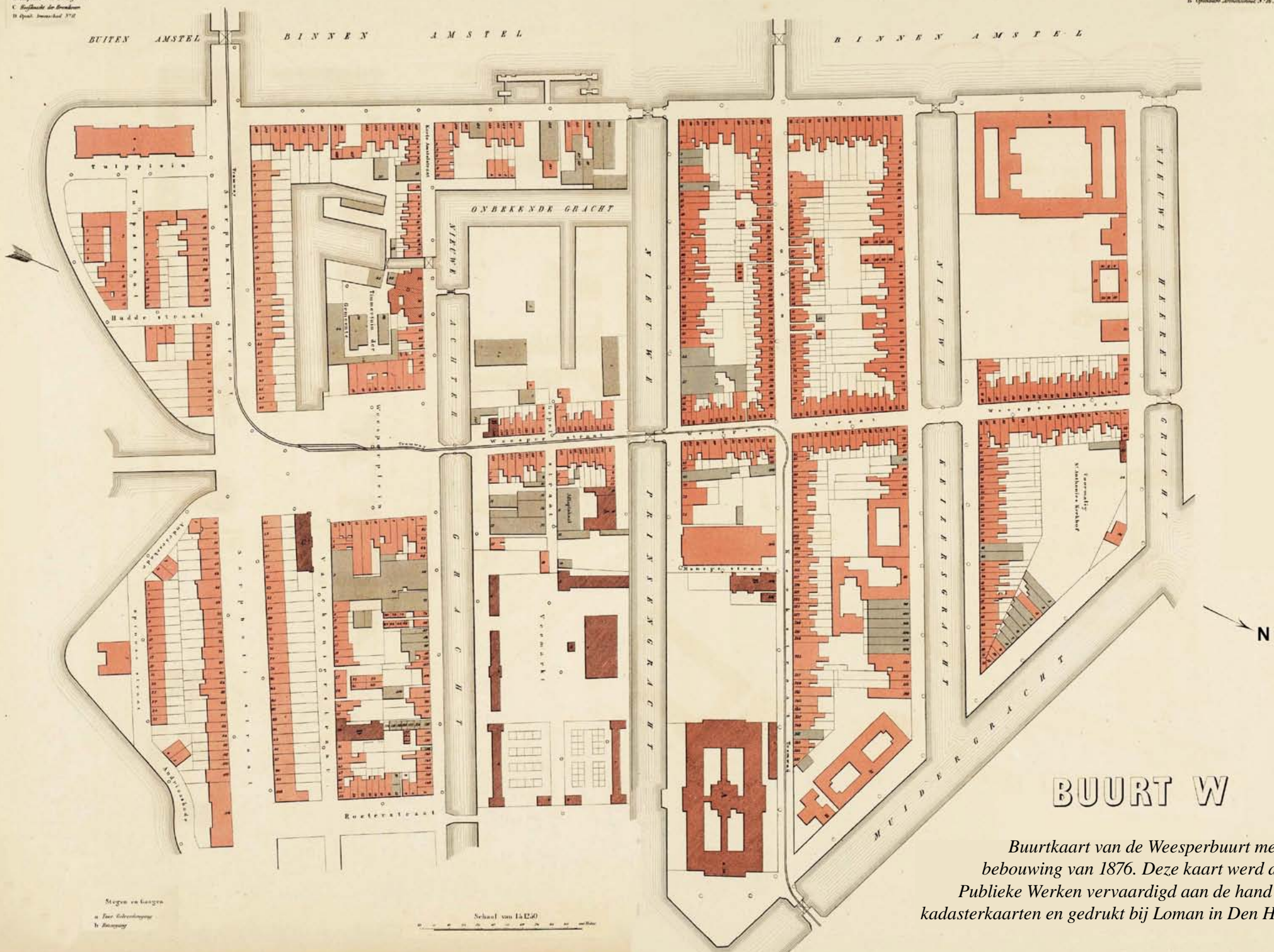
ten en in 1684 werden de overige erven aangeboden, maar niet verkocht. Alleen die aan de Weesperstraat vonden aftrek en werden beduidend dieper afgestoken, verlopend van 25 tot 31 meter. De verkoop van erven aan de Weesperstraat was bij benadering niet zo'n succes als die langs de radiaalstraten in de westelijke uitleg. De hoekerven aan de Weesperstraat, die gezien de ervaring het meeste zouden opbrengen werden voorlopig uit de verkoop gehouden, in afwachting van betere tijden. Die kwamen

Onder: Het Diaconie Oude Vrouwenhuis, later Amstellhof genoemd. Het gebouw is naar ontwerp van stadstimmerman Hans Petersom. Vanaf 1719 werden ook mannen in het tehuis toegelaten. De grond was een schenking van het stadsbestuur van Amsterdam en het gebouw kwam er dankzij een legaat.



- A Grachten schied.
- B Hoofdel van Leening N° 4
- C Hoofdel van Leening N° 5
- D Openl. Amstel N° 1

- A Hoofdel
- B Openbare Leening N° 26



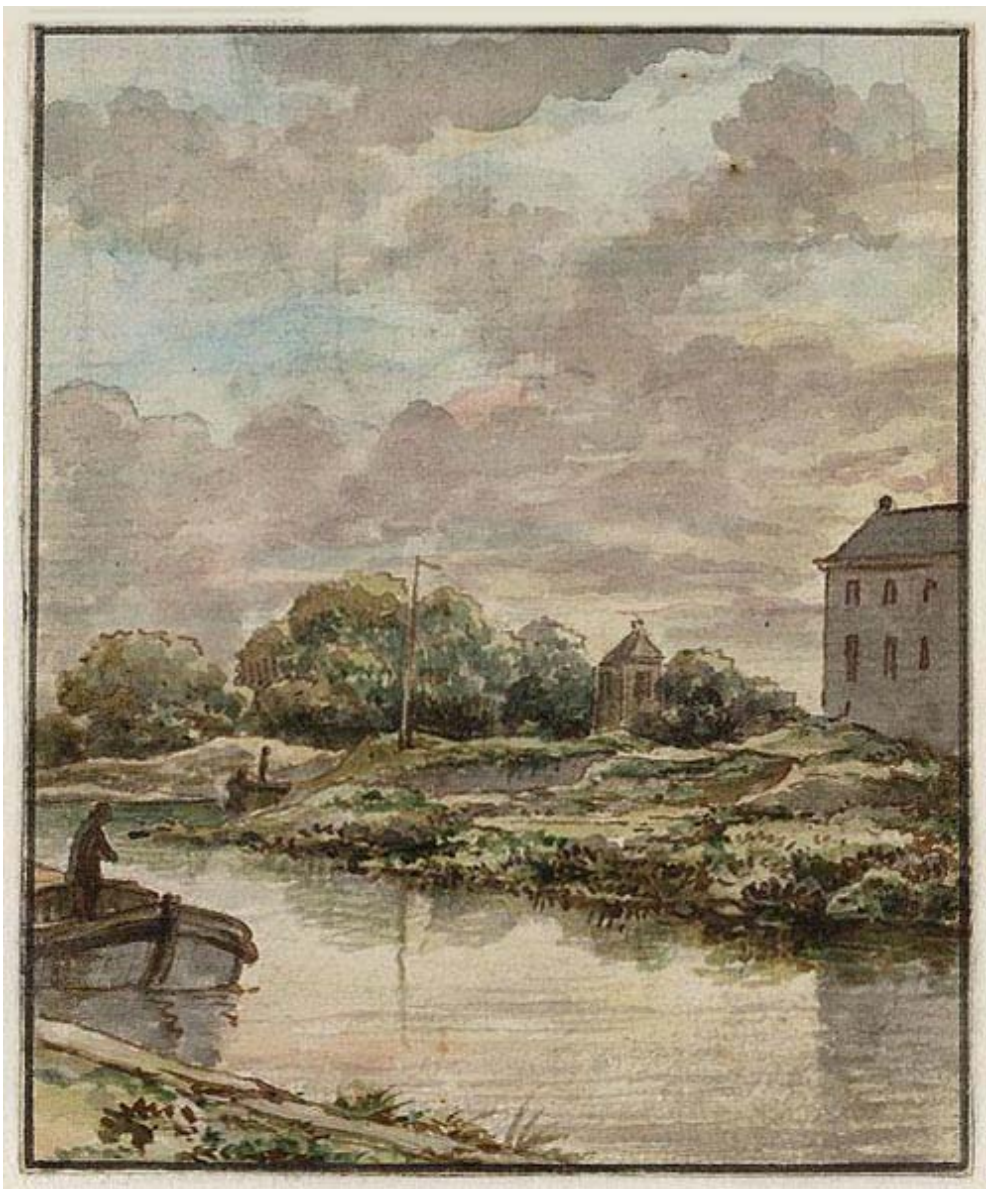
BUURT W

Buurткаart van de Weesperbuurt met de bebouwing van 1876. Deze kaart werd door Publieke Werken vervaardigd aan de hand van kadasterkaarten en gedrukt bij Loman in Den Haag

Stegen en Gangen
 a Twee Gevels
 b Eengevel

Schaal van 1:1250

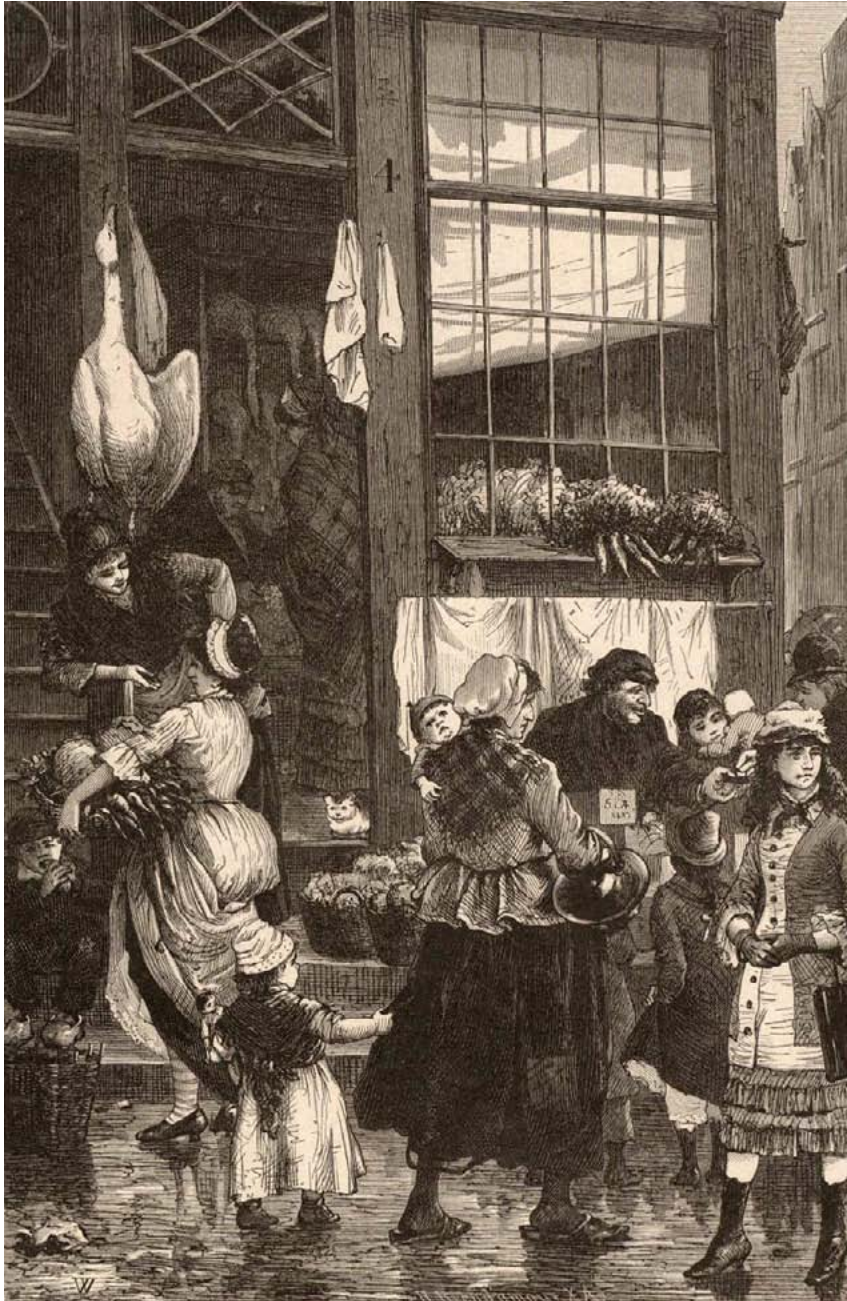




Boven: Het Roeterseiland tussen Nieuwe Achtergracht en Lijnbaansgracht. Hier werden varkens geweid en allerhande smerige en lawaaiige ambachten uitgeoefend. Rechts een deel van het Nieuwe Werkhuis.

niet meer en in 1698 ontdeed de stad zich ook van die hoekerven. Op de stadsplattegrond van Romeyn de Hooghe uit 1681 (zie afb. pag. 2) zien we dat de huizen aan de Weesperstraat de braakliggende gronden achter hun huizen tijdelijk als tuin mogen gebruiken. De rest van de erven aan de nieuwe grachten werd vanaf 1699 op allerlei manieren versjacherd. Om te beginnen werden de nog niet verkochte percelen opnieuw verkaveld, waarbij de breedte van 26 voet teruggebracht werd tot 20 voet, terwijl die aan de overkant van de Amstel 30 voet maten. Grote percelen grond, meerdere erven omvattend, gingen voor een appel-en-een-ei naar sociale zorginstellingen, oudedagsvoorzieningen en een sociale werkplaats. Tussen de Nieuwe Prinsengracht en de schans (nu: Sarphatistraat) kwamen textielramen, bleekvelden, varkensweiden, weverijen, een ijzergieterij en een koperslagerij, een ankersmederij, een vleesrokerij (nota bene aan de Nieuwe Prinsengracht) en de glasblazerij, die er in de pre-stedelijke tijd al was gevestigd, mocht blijven en kwam aan de Nieuwe Kerkstraat te staan (zie afb. pag. 3). Stuk voor

Bij gelijke namen van straten en grachten ten oosten van de Amstel werd het voorvoegsel 'Nieuw' toegepast, tenminste... officieel. Dat zou de burger helpen te bepalen in welk stadsdeel de straat of gracht te zoeken was. In het spraakgebruik werd dat voorvoegsel in de buurten waar veel Joden woonden vervangen door 'Joden' en dat was een zo hardnekkig gebruik dat in de 19^{de} eeuw die namen zelfs op stadsplattegronden terecht kwamen. Men sprak van de Joden-Herengracht of de Joden-Kerkstraat. Een bijzondere naam is de Breedstraat of Breestraat, die Joden-Breestraat werd. Als enige van al die namen uit de volksmond heeft deze zich tot vandaag weten te handhaven. Officieel!



“...Het begin van de sabbat was niet alleen voor de joodse leerlingen een feest maar ook voor ons. Na het door het hoofd van de school uitdelen van de wekelijkse cijfers voor gedrag en vlijt volgde een exodus van alle joodse leerlingen, minstens de helft van de klas. In de wintertijd gebeurde dat al om halfdrie. Op de vrijdagmiddag en zaterdagochtend werden op school alleen prettige vakken onderwezen. Als je na schooltijd door de buurt naar huis liep was die totaal veranderd: leeg, schoon en opgeruimd. Geen straatventers, geen herrie, geen spelende kinderen. Vierentwintig uur duurde die betovering”.

Vrij naar herinneringen van Carla Kohnstamm (1912-2001), die in haar jeugd op de Nieuwe Keizersgracht woonde.

stuk waren het bedrijven die aan de overkant van de Amstel geen schijn van kans zouden krijgen. Een naam uit die tijd is Hendrick Roeters, die de varkenshouderij en de wijnbranderij organiseerde en die zoveel mogelijk grond in nuttig gebruik nam tegen 15 cent per vierkante voet ($f1,88 \text{ p/m}^2$, waar ten westen van de Amstel minimaal $f20,-$ voor betaald werd). Tot in de 19^{de} eeuw bleef dit soort oneigenlijk gebruik bestaan, bijvoorbeeld door inrichting van een as- en vuilnisbelt (zie kader pag. 9) en broodfabriek Ceres.

Fase 1: economische malaise 19^{de} en 20^{ste} eeuw

Wat er met de Weesperbuurt gebeurde kunnen we goed aflezen aan de eerste betrouwbare kadasterkaarten van de buurt (zie pag. 6). Zelfs op de versie die in 1876 bij Loman in Den Haag in druk verscheen zijn nog veel witte plekken te zien. Wat er in de Weesperstraat gebouwd was bleek niet van al te beste kwaliteit en de behoefte naar economischer gebruik van de grond deed ook nog eens extra verdiepingen verschijnen. Bij gelijkblijvende fundering kon dat alleen maar problemen opleveren en inderdaad waren begin 20^{ste} eeuw grote delen van de buurt verkrot en afbraakrijp. Het saneren gebeurde hap-snap en zo kwamen

Maatschappij voor Landbouw en Landontginning

In 1848 richtte Dr. Sarphati deze maatschappij op, die zich bezig zou houden met het inzamelen van het stedelijke afval dat zou kunnen dienen voor de bemesting van landbouwgrond. Dit was in feite de voorloper van de Stadsreiniging, zij het dat de maatschappij zich niet bezig hield met het schoonhouden van de straten. De concessie was door de Gemeente Amsterdam al in 1847 afgegeven. In 1850 was het effect in de stad zichtbaar en had de maatschappij 300 mensen in dienst. In het Weesperveld had de maatschappij een as- en vuilnisbelt ingericht: de Weesperbelt. In 1861 werd die verplaatst naar de Katensloot. In 1865 nam de gemeente alle bezittingen van de maatschappij in het Weesperveld over. In 1877 besloot de gemeente een eigen stadsreiniging op te richten en besloot de maatschappij zichzelf op te heffen. In

1880 werd de maatschappij geliquideerd.

De asbelt in de Lepelstraat en links de ijzergieterij v. Vliet, een tekening van Gerrit Lamberts.



goede en slechte huizen door elkaar te staan. Vanaf medio 19^{de} eeuw zien we een stroom verbouwingen en nieuwbouw plaatsvinden. Dit is de periode dat de Weesperstraat een drukke winkelstraat werd. De lage grondprijzen en de smalle percelen hadden een buurt met goedkope huizen opgeleverd. Dat had weer een publiek aangetrokken dat weinig te besteden had en de toestroom van joodse immigranten die op de vlucht waren voor de Russische pogroms van 1893-'94 en 1904-'05 vulden mede de Weesperbuurt. Rond de Eerste Wereldoorlog bestond de bewoning van de buurt voor 50% uit Joden.

Boven: Van 1749 tot 1798 was op de Weesperstraat het Portugees-Israelitisch Oudemanshuis. De naam, 'Steun der Ouden', stond in het Hebreeuws boven de ingang. In 1794 kreeg men door een schenking een nieuw onderkomen op de Nieuwe Herengracht 33. De foto van Roeland Koning is van dat pand.



Veemarkt Lepelstraat

Op 18 juni 1862 kreeg Dr. Sarphati van de Gemeente Amsterdam de concessie voor het 'opknappen' van de ruimte rond de Ossenmarkt, het latere Frederiksplein. Markant onderdeel van die opknapbeurt was de bouw van het Paleis voor Volksvlijt, maar op die plek werd nog steeds de veemarkt gehouden. Ter gelegenheid van de concessie en de plannen voor het plein werd de veemarkt verplaatst naar de vrijgekomen ruimte van de voormalige asbelt aan de Lepelstraat. Die veemarkt bleef daar tot het gereedkomen van het abattoir en veemarkt aan de Cruquiuskade in 1885. Daarna werd de ruimte verkaveld voor woningbouw. In 1886 werd het stratenplan vastgesteld en in 1888 begon men met de verkoop van erven. Op de buurtkaart van 1876 is de Lepelstraat nog maar een heel kort straatje en ligt ten westen ervan het onbebouwde terrein van de Stadstimmerwerf.

Hulpbank van Lening

Rond 1890 kocht de Stadsbank van lening een aantal over de hele stad verspreidde panden en verbouwde die tot Hulpbank van Lening. Eén daarvan kwam in de Weesperstraat 140-142, hoek Nieuwe Achtergracht. Dat werd Hulpbank no. 4. In 1901 stond die op de nominatie deels afgebroken te worden om de kade langs de Nieuwe Achtergracht te kunnen doortrekken. Men besloot de hulpbank te verhuizen naar Lepelstraat 20 en Herman Misset maakte nog snel deze tekening.



Israëlische vleeshal - Nieuwe Kerkstraat

Tussen de manege en de Weesperstraat was een stuk grond braak blijven liggen (zie buurtkaart op pag. 6) waarop in 1883 de vleeshal der Portugees-Israëlitische gemeente gebouwd werd. In 1959 werd het gebouw gesloopt om het parkeerterrein van het toekomstige gebouw Metropool aan de Weesperstraat toegankelijk te maken.

Franse Manege - Nieuwe Kerkstraat

Tussen 1761 en 1888 was in de Nieuwe Kerkstraat de Fransche Manege. De zijstraat van de Kerkstraat, waar de manege aan lag, is nog steeds de Manegestraat. De hal liep van de Kerkstraat tot de Nieuwe Prinsengracht door. Toen Carré in 1879 in een houten noodgebouw aan de Amstel van start ging werden hier de paarden gestald.





Vereniging 'Steun voor doortrekkenden', Hagnosas Ouregiem

Op Weesperstraat 2 was het gebouw van een joodse vereniging, die ondersteuning leverde aan geloofsgenoten die via Amsterdam op doortocht waren naar bestemmingen overzee. De vereniging was opgericht in 1905, ten tijde van de nieuwe stroom vluchtelingen na een tweede pogrom in Rusland. Van het eerste bestuur maakte opperrabbin Palache deel uit. Het eerste onderdak was in de Manegestraat, later kon het pand in de Weesperstraat in gebruik genomen worden. De ondersteuning was zeer divers; dat ging om onderdak en voedsel, handgeld, hygiëne (badhuisbezoek), lijfgoed, enzovoort. Verder bezoeken aan instanties om de doortocht te bespoedigen en bezoeken aan Nederlandse en buitenlandse instanties om de weerstand tegen het opnemen of doorlaten van joodse vluchtelingen weg te nemen. Zo werden doorreizenden in Emmerik of Bentheim in miserabele accommodaties opgevangen en bewerkstelligde de vereniging dat dit voortaan op Nederlandse bodem in Zevenaar of Oldenzaal gebeurde. Op 1 januari 1906 werd in Engeland de 'immigration bill' van kracht en werden schepen met zogenaamde landverhuizers niet meer toegelaten. De vereniging ging met drie man naar Londen om te pleiten.

Een mooie anekdote leverde de kist op met attributen voor gebedsoefeningen aan boord van een schip met 850 joden op weg naar New York. Dat was alle steun die zij vroegen: een gebedsrol/wetboek (seifer touro), een ramshoorn (sjoufer) en een seligous (?). De kist met op de deksel een heilwens aan de joodse gemeente in Amsterdam werd door de dankbare emigranten naar Amsterdam teruggestuurd waar een tevreden bestuur verslag aan de vergadering uitbracht en de deksel met boodschap toonde.

In dezelfde vergadering werd besloten een eigen pand te kopen. Dat werd het pand in de Weesperstraat van de foto links. Een belangrijk deel van de aanschafprijs kwam uit een gift van het Groot-Russiscvh Comité.

In Rotterdam had de vereniging nog een zuster-organisatie 'Montefiore' die in de beginfase van het verenigingswerk in Amsterdam met raad en daad bijstond.

Winkels in de Weesperstraat

De samenstelling van bevolking van de Weesperbuurt was door al die malaise getekend. Zelfs de huizen aan de grachten waren veel eenvoudiger dan die aan de overkant van de Amstel. Dat had ook invloed op het winkelaanbod. Er waren nauwelijks winkels met duurzame goederen te vinden. Daarvoor gingen de bewoners wel de binnenstad in. Aan de vooravond van de Tweede Gouden Eeuw van Amsterdam, dat is van 1870 tot 1928, verhiel zich het aanbod duurzaam tegenover voeding en genotsmiddelen als 4 tot 96%. In 1900 was dat aanzienlijk anders, namelijk 40 tegen 60%. In de 1930-er crisisjaren zakte dat weer snel weg tot 30 tegen 70%. Eten en drinken waren belangrijk voor de buurtgenoten. Dat toonde ook de samenstelling van het winkelaanbod.

“Wildestu echt lekker eten of goeie spulletjes hebben, dan ging je naar de Weesperbuurt, die feitelijk doorliep tot de Schreierstoren. De etenswaar was veel lekkerder klaargemaakt en er zat meer smaak aan, omdat er veel kruiden gebruikt werden”.

Op nummer 58 zat Goud de zuurman. Die legde zelf in, augurken, uitjes, noem maar op. Je kon kiezen tussen wijnazijn en pekelaazijn. Meyer Sluysert vertelt:

Komt een man op de verjaardag van zijn vrouw thuis. Zegt hij: ‘Ik heb voor jou wat meegebracht, maar je moet eerst raden wat het is.’ Vraagt ze: ‘Is het van hout?’

‘Nee.’

‘Is het van zilver?’

‘Nee.’

‘Is het van goud?’

‘Ja.’

U raad het al? Een pot augurken van Goud, de zuurman.



Naast Goud, op nummer 56 zat Melhado ‘Het van ouds bekende Schoen- en Laarzenmagazijn’. Melhado wist dat hij alleen met stunts een kans maakte om tegen de zaken in de binnenstad te concurreren. Aan bekijs had hij hier in elk geval geen gebrek. Op nummer 52 zat Pruijn, de kapper. Pruijn knipte niet alleen, hij maakte ook pruiken voor de orthodoxe Joodse vrouwen. Aan de overkant op nummer 71 zat visboer Moos van Kleef. Bezoemd is de foto van het voltallig winkelpersoneel, dat stond opgesteld achter een onwaarschijnlijk grote heilbot. Je kon daar een stuk van kopen: 85 cent per pond!

Boven: De vishandel van Moos van Kleef, Weesperstraat 71. Het voltallig personeel poseert met de vangst van de dag: een enorme heilbot, voor 85 ct p/pond.



Vroom&Dreesmann

In 1887 openden Willem Vroom en Anton Dreesmann hun eerste gezamenlijk filiaal 'in manufacturen en aanverwante artikelen', het begin van een imperium. Dat was in de Weesperstraat 70 en de winkel heette 'De Zon'.

De Gruyter

Op Weesperstraat 72, hoek met de Nieuwe Kerkstraat vestigde de kruideniersketen P. de Gruyter een van zijn winkels. Mopje in de oorlog: "Wat is het verschil tussen De Gruyter en Hitler? De Gruyter geeft 10% en betere waar, Hitler 6¼ (Seyss Inquart) en Rommel".

Boven: Schoenen en Laarzenmagazijn Melhado Weesperstraat 56. Altijd te vinden voor een stunt en aan belangstelling geen gebrek.

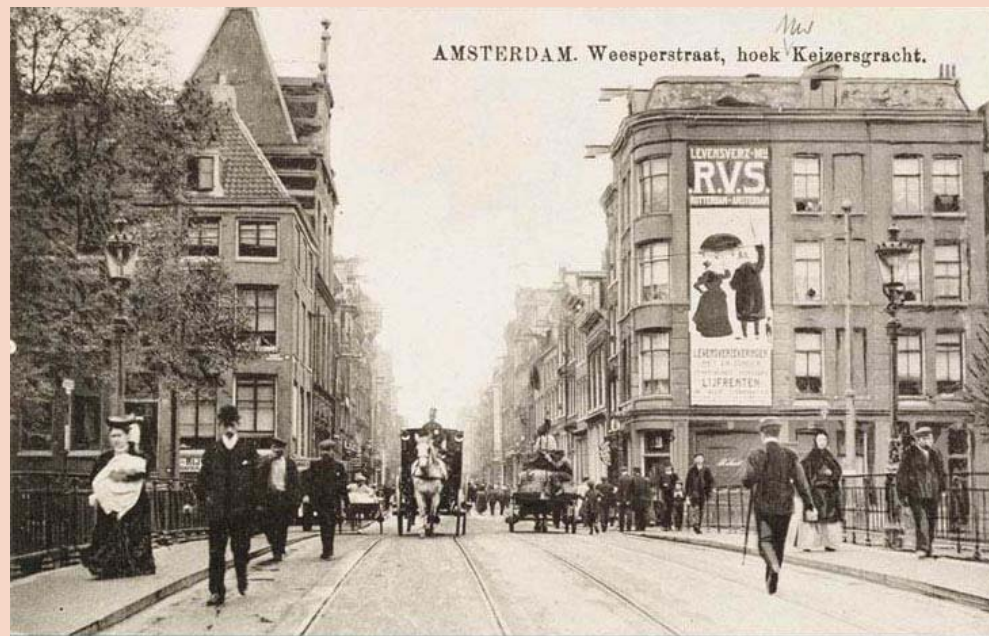
Zeriath Jitschok (Vedderstichting)

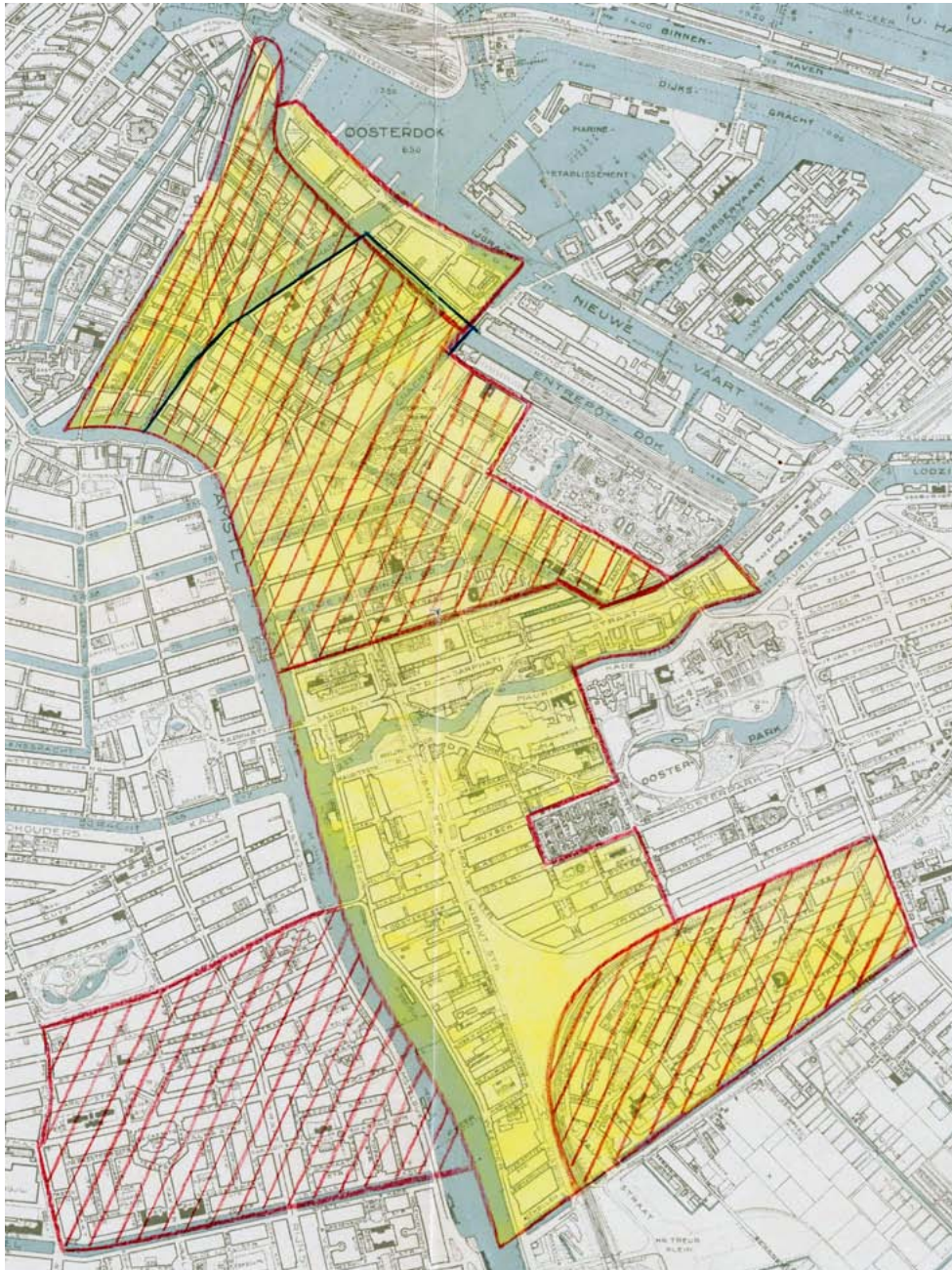
Weesperstraat 41-43 was het adres van de in 1863 opgerichte Vedderstichting of Zeriath Jitschok van het echtpaar Fedder. Fedder (1829-'93) was schatrijk geworden door de diamanthandel. Het doel van de stichting was 'de kostenloze zorgvuldige verpleging, voeding en verzorging in den uitgebreidsten zin, zowel in gezonde als in zieke dagen van enige personen, uitsluitend van het mannelijk geslacht'. De stichting kreeg het woonhuis van Fedder op nr. 41 in gebruik en kocht na diens dood in 1893 dat op 43 erbij. Architect E. M. Rood bouwde op beide percelen een nieuw huis (foto). Op de eerste etage werd een klein sjoeltje ingericht. Erboven was een ziekenzaaltje, verder waren er slaapzalen en een eetzaal te vinden. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden de inwonenden gedeporteerd. Het huis werd in de hongerwinter van zijn kostbare houten betimmering ontdaan en na de oorlog bleek het afbraakrijp.





Een aantal impressies van de Weesperstraat voor de oorlog. Links-boven een blik door de straat vanaf het Weesperplein. Rechts tweemaal de burg over de Nieuwe Keizersgracht in verschillende richtingen gezien.





Fase 2: nazi-Duitsland

Pas in 1941 kwam aan het licht wat de Duitsers met de Nederlandse Joden voorhadden. Het voorstel een getto te vormen werd weliswaar van de hand gewezen, tot de hoogste Duitse instantie, de rijkscommissaris Seyss-Inquart aan toe. De segregatie werd niet opgelegd maar door speciale maatregelen werd geprobeerd die uit vrije wil te laten plaatsvinden. Zo werd een aantal uitgaansgelegenheden aan Joden toegewezen, maar dat betekende tegelijk dat zij in alle andere geen toegang meer hadden. Van de 60.000 leerlingen in Amsterdam waren een kleine 6000 als joods aangemerkt. Die werden gedwongen naar een klein aantal speciale scholen te verhuizen en hadden op de andere geen toegang meer. In veel winkels, uitgaansgelegenheden en recreatievoorzieningen verschenen borden met de mededeling dat Joden geen toegang hadden. Sport- en gezelligheidsverenigingen werden verplicht Joden van deelname uit te sluiten. Zij moesten hun eigen verenigingen maar oprichten. Beangstigend was het feit dat de bezetter niets hoefde op te leggen, maar dat gemeentelijke overheid, middenstand en bevolking hierin bepaald coöperatief waren. Op 12 februari 1941 begon de bezetter wijken met overwegend joodse bewoners af te sluiten met prikkeldraadhekken en zogenaamde waarschuwborden. Een start werd gemaakt met de buurt rond de Nieuwmarkt. Deze actie was het directe gevolg van een overval op een WA-ploeg door een joodse knokploeg de dag ervoor. Daarbij raakte een NSB-er zwaar gewond en overleed een

Links: Voorstellen uit april 1942 voor een joodse wijk (getto). Er werden drie varianten voorgesteld en de Weesperstraat maakte van alle drie deel uit. Deze voorstellen kwamen overigens van Nederlandse ambtenaren en werden door de bezetter van de hand gewezen omdat ze onuitvoerbaar waren.

“... In 1942 verhuisden we naar de Weesperstraat, waar mijn vader een bloemenzaak begon. Die Weesperbuurt was een mengelmoes van joodse, katholieke en protestantse mensen. Er woonden Chinezen, Belgen, Fransen, Duitsers en zelfs een paar Surinamers. Ondanks al die verschillen was de buurt toch een eenheid. Ze spraken hun eigen dialect”.

paar dagen daarna. De dreiging dat de Joden in een getto opgesloten zouden worden was op zich weer directe aanleiding voor de Februari-staking op 17 februari 1941.

Toch was het niet de bedoeling van de bezetter een getto te vormen. Niet-joodse bewoners verklaarden na de oorlog vrij algemeen dat Jood en niet-Jood vrij binnen en buiten de wijk verkeerde en dat de afsluiting alleen gebruikt werd om bij razzia's de wijk hermetisch te kunnen afsluiten.

De reden geen getto te willen lag opgesloten in de gemengde samenstelling van buurten waar veel Joden woonden. Andere bewoners moest je verplichten te verhuizen en dat wilde de bezetter niet faciliteren. Er werd een kaart gemaakt die bewaard is gebleven (zie pag. 16) waarop wijken met veel joodse bewoners gearceerd stonden aangegeven. Daar overheen werd nog eens een gebied gesuggereerd (geel ingekleurd) waar alle Joden samengebracht konden worden. Ook dit keer werd dit voorstel genegeerd. Bovendien voerden verbindingsstraten, die dagelijks door duizenden niet-joodse burgers gebruikt werden, door joodse wijken. In die zin was de Weesperstraat een belangrijke corridor

Rechts: Waar aan de rand van een joodse wijk het doorgaand verkeer nog wel eens verboden werd bleef de Weesperstraat open. Het was een te belangrijke verkeersader voor de achterliggende wijken zoals de Oosterparkbuurt

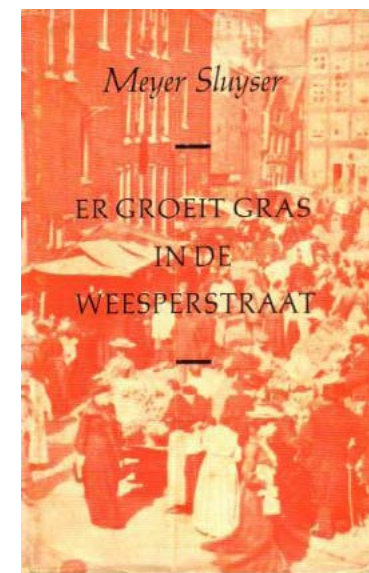


die onmogelijk af te sluiten was. Buiten deze maatregelen konden Joden tot mei 1942 tamelijk ongestoord en onopvallend op straat verkeren. Op dat moment werden nieuwe discriminerende maatregelen van kracht. Medio 1942 bereikten de bevolking via BBC-radio de eerste berichten over massamoord op eerder gedeporteerde joodse stadgenoten. Ook kregen familieleden overlijdensberichten uit concentratiekamp Mauthausen, waar de eerste golf gedeporteerden (een represaille) naar toe gebracht waren. Minder bekend is dat de bezetter alle Joden buiten Amsterdam verplichtte naar die stad te verhuizen en dan wel binnen de aangegeven wijken met veel of overwegend joodse bewoners. Die buurten raakten overvol en de leefomstandigheden daarmee steeds slechter. De deportaties begonnen heimelijk in 1942 en open en bloot vanaf 1943. In 1944 waren diverse joodse buurten leeggestroomd en verpauperd. Door schaarste, kou en honger werden leegstaande hui-



zen geplunderd en beroofd van alles wat branden kon. Complete constructiebalken werden weggezaagd met het gevolg dat huizen instortten of minstens tot bouwval vervielen. Winkels van joodse ondernemers waren dichtgetimmerd of dichtgemetseld. Dat was het beeld dat na de bevrijding in de joodse wijken aangezien werd.

“Er groeit gras in de Weesperstraat”





Fase 3: IJtunnel

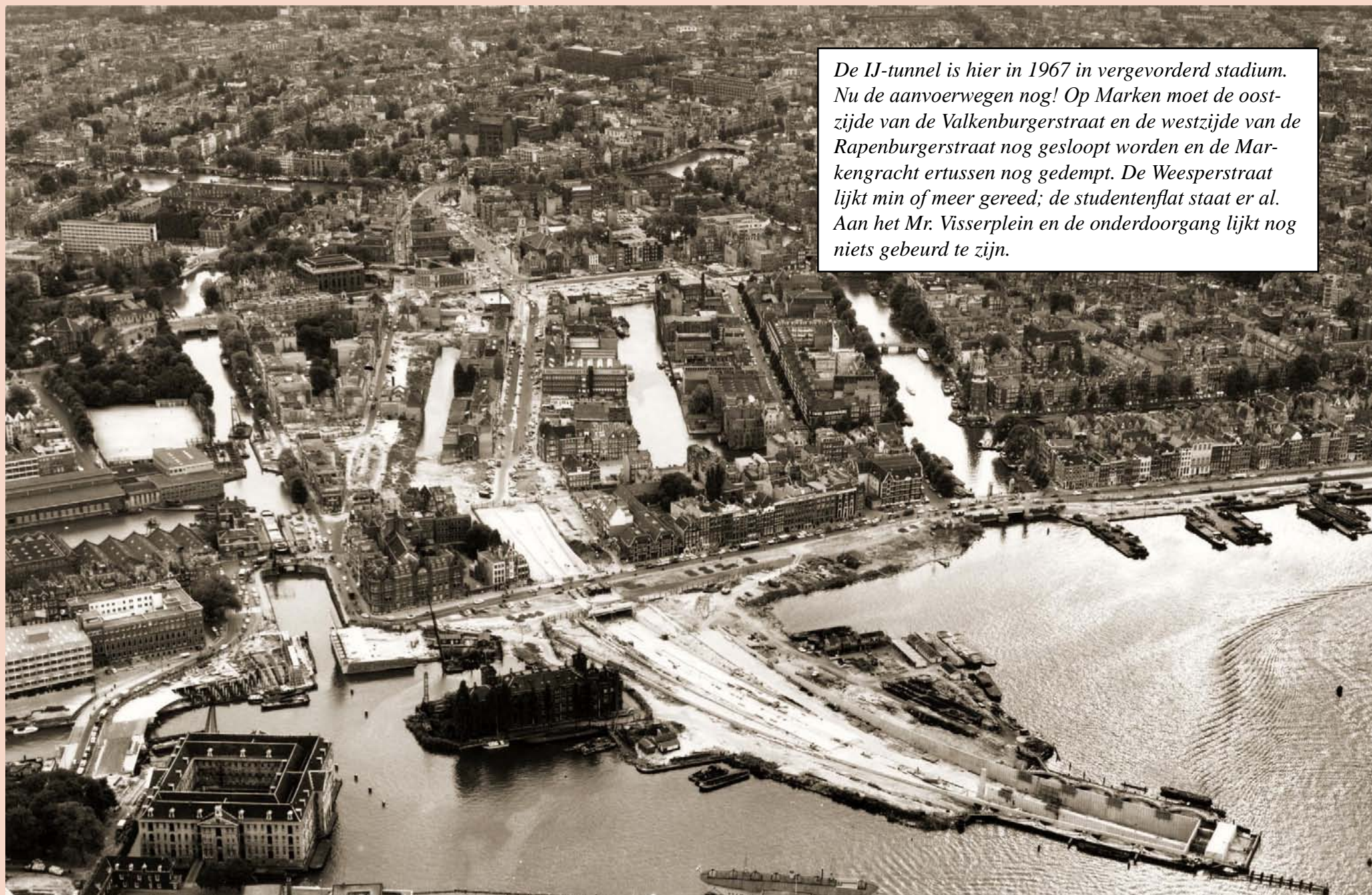
In het Algemeen Uitbreidings Plan van 1935 werd al voorzien dat het Weesperpoortstation afgebroken zou worden en de Wibautstraat en Weesperstraat een verkeersroute. Die zou omzoomd worden door monumentale kantoorgebouwen. In 1939 kwam het Amstelstation gereed en in datzelfde jaar werd inderdaad het Weesperpoortstation gesloopt. De Tweede Wereldoorlog voorkwam uitvoering van het plan en het toekomstige

*Boven: De afbraak is in volle gang; hier ter plaatse van de Lepelstraat in 1963.
Rechts: De commentaren van zelfs 'beschaafde' organen logen er niet om.*

stige Rhijnspoorplein bleef tientallen jaren een zandvlakte. Voor de Tweede Wereldoorlog al pijnigde Amsterdam zich het hoofd hoe een oeververbinding via een tunnel met Noord er uit zou moeten zien. Nadat men de westelijke variant (via het Westerdok) had laten vallen bleef alleen de oostelijke over. Het dempen van grachten wilde men vermijden maar het verbreden van straten bleek onvermijdelijk. Al snel viel het oog op de Weesperstraat en dat hoofdzakelijk door het er achter liggende tracé van het Rhijnspoor, de huidige Wibautstraat. In 1940 was PW er uit en publiceerde het rapport 'Ontwerp voor een tunnelverbinding onder het IJ'. Door de oorlog en de wederopbouw daarna ging het allemaal niet door. In 1953 kreeg de stad eindelijk lucht om de tunnelplannen weer op te pakken. Ze werden afgestoft en gemoderniseerd. Met de Wederopbouwwet van 1950 in de hand werden de ingrepen in stedelijke structuren als wederopbouw gepresenteerd en zonder vergunning of via sterk vereenvoudigde procedures in gang gezet. Dat de wet daar niet voor bedoeld was deerde B&W niet. B&W bracht de plannen op 4 februari, de woensdag na de overstromingsramp in Zeeland en Zuid-Holland, in de Raad in, wetende dat de gedachten elders zouden zijn. De bezwaarschriften van de oudheidkundige

stadsbederf - barbarisme - Stalinallee

verenigingen werden 'meegenomen' maar haalden niets meer uit. De Wibaut-as zou definitief de belangrijkste aanvoerroute vormen als de tunnel geopend werd. In 1955 bleek dat de regie over deze **Wibaut-as** door de projectontwikkelaars uit handen van de Gemeente Amsterdam was genomen. Tot die conclusie kwam later in elk geval de Dienst Stadsontwikkeling.



De IJ-tunnel is hier in 1967 in vergevorderd stadium. Nu de aanvoerwegen nog! Op Marken moet de oostzijde van de Valkenburgerstraat en de westzijde van de Rapenburgerstraat nog gesloopt worden en de Markengracht ertussen nog gedempt. De Weesperstraat lijkt min of meer gereed; de studentenflat staat er al. Aan het Mr. Visserplein en de onderdoorgang lijkt nog niets gebeurd te zijn.

Maandag 3 november 1958 werd een begin gemaakt met wat heel eufemistisch heette: Wederopbouwplannen Weesperstraat en Jodenbreestraat. Dat bleek niet meer en niet minder in te houden dat de eerste tweezijdig gesloopt zou worden en de tweede enkelzijdig. Bij Publieke Werken waren een aantal oudheidkundige verenigingen aangeschoven om te discussiëren over de uitvoering van de Wibaut-as. Men vroeg zich af of het plaatsen van zoveel kantoren langs de Weesper- en Wibautstraat het verkeersprobleem niet zou verergeren. PW stelde zich doof en bracht een brochure uit met zijn toekomstvisie. *“Wie mooi wil gaan moet pijn doorstaan”*. Met veel demagogie drukte PW zijn plannen door. Bijvoorbeeld door de aangeschoven partijen als alternatief de doorbraak via



Elandsgracht en grachtengordel te presenteren. Dan maar de Weesperstraat...! Dat commentaar op alleen maar kantoren hoorde PW waarschijnlijk vaker, want zij ging toch iets aan bewoning doen. Herman Herzberger mocht een flat ontwerpen die tussen Nieuwe Herengracht en Keizersgracht zou komen te staan. De bewoners? U gelooft 't niet..., studenten!

De rijksoverheid zag geen heil in een IJ-tunnel en ontwikkelde eigen varianten. Met Amsterdams eigen AUP van 1935 in de hand koos

Boven: Het Rhijnspoorplein en het Weesperplein gereed. De onderdoorgang naar de Torontobrug komt in 1970 in gebruik.

Links: Sommige gebouwen, zoals hier gebouw Ceres, ontkwamen aan sloop. Hier zetelde dan ook een dependance van het Gemeentelijk Archief. In 1988 zou het alsnog gesloopt worden.



Twee foto's die het 'grote breken' in beeld brengen. Onder de brug over de Nieuwe Prinsengracht in 1963. We kijken naar het noorden. De drie panden van de volgende bladzijde staan aan de Nieuwe Keizersgracht gereed om te worden gerestaureerd. Er tussenin de Nieuwe Kerkstraat. Op de linkerfoto de situatie van 1965 met rechts gebouw Ceres dat net bleef staan. Links is de nieuwbouw van kantoorgebouw Metropool in wording. Architect was Arthur Staal.





Via de foto boven krijgen we een indruk van het nieuwe profiel van de Weesperstraat. Geïsoleerd beschouwd is dit een moderne verkeersweg omzoomd door moderne gebouwen. Dit is echter ook de coulisse voor de aangrenzende bebouwing uit 17de en 18de eeuw. Vanaf de Amstel gezien steekt bijvoorbeeld de studentenflat uit boven de fraaie gevel van het Amstelhof (Hermitage). Op de foto rechtsboven drie huizen uit 1735 die tegen de bestaande huizen aan de Weesperstraat door François Straalman gebouwd werden. De grond was tot 1724 onbebouwd gebleven om het Sint Anthonieskerkhof eventueel uit te kunnen breiden, wat niet gebeurde. De drie huizen werden in 1964-'65 gerestaureerd en leunen nu tegen de studentenflat van Herman Herzberger, als een vlag op een modderschuit. Die flat won wel de Merkelbach-architectuurprijs van 1967.





men voor andere oplossingen. In 1957 werd de Schellingwouderbrug geopend en in 1966 de Coentunnel. Rijkswaterstaat had ook technische bezwaren tegen het tunnelplan van Amsterdam geuit, wat voor Publieke Werken aanleiding was de plannen te wijzigen. Nadat hierover technische overeenstemming met Rijkswaterstaat was bereikt, ging de regering in 1961 akkoord met de bouw van de IJtunnel, geheel voor rekening van Amsterdam en op voorwaarde dat deze gereed zou komen ná de ingebruikneming van de Coentunnel. De Coentunnel werd geopend in 1966, de IJ-tunnel in 1968. Pas in 1967 werden plannen ontwikkeld hoe de stadsautoweg Wibautstraat-Weesperstraat, de zogenaamde Wibaut-as, ook wel de Stalin-allee, op de VaRa-strook (Valkenburgerstraat-Rapenbur-

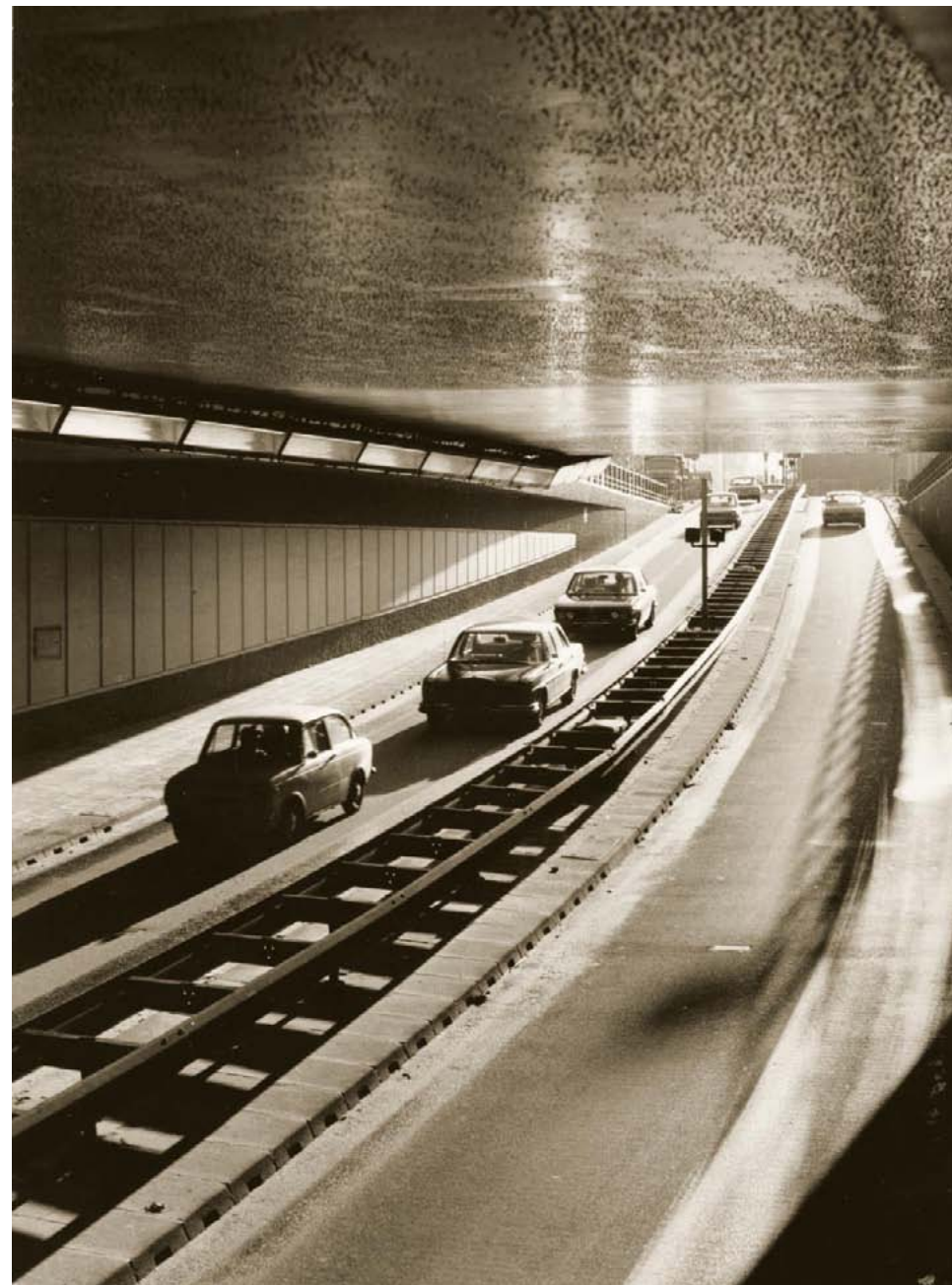
gerstraat) zou aansluiten. In dat jaar begon de herinrichting van de ruimte tussen Portugese synagoge, Mozes en Aäronkerk, Academie van Bouwkunst en Hoog-Duitse synagoge. Het werd een onderdoorgang met daarboven een rotonde om het plaatselijke verkeer in banen te leiden. Voor voetgangers kwamen tunnels, zodat ze niet over de 'snelweg' hoefde oversteken. Het plein werd vernoemd naar Mr. Lodewijk Ernst Visser, de joodse president van de Hoge Raad tijdens WOII, die zich zo sterk had gemaakt tegen de Jodenvervolgung. Hij was aan internering ontsnapt door zijn overlijden in 1942. Arme Mr. Visser, in fase 5 komen we 'zijn plein' nog tegen. Het woekeren met de beschikbare ruimte tussen louter zeventiende-eeuwse monumenten maakte dat de rijbaan in de onderdoor-



gang maar tweebaans werd. Dat was in potentie een bron van opstoppingen; de Wibaut-as was vierbaans en de IJ-tunnel werd vierbaans. Dan bleef nog de eigenzinnige Amsterdamse voetganger over. Die weigerde via een tunnel over te steken en stortte zich liever tussen het razende autoverkeer dan in die onderaardse spelonk. Van arren moede legde PW alsnog oversteekplaatsen aan, waarmee de hele investering door het afvoerputje verdween. Nu de voetgangerstunnels lekker rustig bleven werd dit de hangplek voor junks, helers, graffiti-spuisers en ander gespuis. Nu durfde zich helemaal niemand meer in de tunnels te vertonen.

Boven: Het mislukken van de voetgangerstunnels lag niet aan de ontwerpers maar aan de eigenzinnige Amsterdammer. 'Liever tussen de auto's dan in dat spelonk'.

Rechts: Bottleneck tussen de vierbaans racebaan in de Weesperstraat en de vierbaans IJ-tunnel: de tweebaans onderdoorgang van het Mr. Visserplein.



Om de weg op de IJ-tunnel aan te kunnen sluiten werd in 1968 de Markengracht gedempt, de westelijke helft van de Rapenburgstraat afgebroken en oostelijke helft van de Valkenburgerstraat (zie lucht-opname pag. 20). Dat leverde tussen de bestaande wegdekken een strook van bijna honderd meter op. Op de westelijke helft daarvan werd een rijbaan tussen de onderdoorgang Mr. Visserplein en de IJ-tunnel uitgezet. De andere helft bleef braak liggen voor toekomstige toepassing. Pas in 1996 zou daarvoor een definitieve invulling voor bedacht worden: Markenhoven.

Fase 4: metro

Tien jaar later kwamen wij er achter waarom beide huizenrijen van de Weesperstraat er aan moesten geloven. De nieuwe straat werd maar enkelzijdig (oostzijde) bebouwd, want met de andere



kant had de stad plannen. Tien jaar lang bleef de westelijke helft een zandvlakte, opnieuw groeide er gras in de Weesperstraat. Begin 1972 werd begonnen met voorbereidingen voor de aanleg van de metrobuizen. In de Weesperstraat werd de rijbaan tijdelijk verplaatst om de zinkstukken te kunnen opbouwen. Waar ook een hoop werk in zat was het verwijderen van de dieper gelegen resten van fundamente van de oude bebouwing van de Weesperstraat. Begin 1975 volgt een heilige belofte van B&W. Als de aanleg van de metro achter de rug was zullen de Wibautstraat en Weesperstraat behalve vier rijstroken voor auto's ook aan beide zijden fietspaden,

Boven: Het opbouwen van de caissons in de Weesperstraat, waarna ze afgezonken werden. Het is 1972.

Links: In 1975 zit in de Weesperstraat alles onder de grond. Nu nog opnieuw inrichten en waar blijven de beloofde bomen?



bomenrijen en brede trottoirs krijgen. Hoelang dat nog heeft geduurd weet u misschien uit ervaring.

Fase 5: schaamte

In 1995 stelde de afdeling Stadsontwikkeling, terugziend op een eeuw veranderingen in de stad, dat de afdeling in de Weesperstraat het antwoord, hoe je een doorbraak door de grachtengordel vorm moest geven, nog niet gevonden bleek te hebben. Er was inderdaad

Boven: Een luchtfoto met vele verhalen. De metrobus wijk bij de Nieuwe Keizersgracht af van de lijn van de Weesperstraat en wijk uit naar het Waterlooplein. Zo hoefde minder gesloopt te worden. Dat zegt nog niet waarom de VaRa-strook nog steeds niet bebouwd is. Die ligt nog braak omdat binnenkort het stadhuis met theater gebouwd zullen worden en de Waterloopleinmarkt tijdelijk uitwijkt naar deze braakliggende strook.

Rechts: Weesperstraat nu (Foto Bert van de Wiel) Klik de foto voor een filmpje.

iets faliekant mis gegaan, maar in plaats van de schuld in eigen gederen te zoeken kregen de projectontwikkelaars, die de grote gebouwen aan de nieuwe Weesperstraat hadden gebouwd, de schuld. Toch was het wel degelijk een gebrek aan toekomstvisie van de afdeling, of meer nog een verkeerde inschatting van hoe de inwoners hun stad en leefomgeving graag zagen. Na de oorlog vierde bij technuten de utopie hoogtij. In hun arrogantie gingen zij voorbij aan de mondiger wordende burger.

Dan de verkeerde inschatting hoe het noord-zuidverkeer over het IJ zich zou ontwikkelen. B&W waren van mening dat dit dwars door Amsterdam door de IJ-tunnel zou moeten plaatsvinden. Voor er een spade de grond in ging had Rijkswaterstaat hen al aan het



Voortschrijdend inzicht

In 1967 confronteerden de eerder vermelde oudheidkundige en heemkennisverenigingen de gemeenteraad en B&W met hun gelijk. Zij waren de eerste die waarschuwden tegen de bebouwingsplannen voor de Weesperstraat en vonden nu dat ze gelijk hadden gekregen. Als voorbeeld werd de studentenflat als coulisse voor het Amstelhof getoond. Zij lieten deze kritiek gepaard gaan met de hoop dat men bij de herinrichting van de Nieuwmarktbuurt niet dezelfde fouten zal begaan. En zowaar..., tot ieders vreugde werd aan deze bede gehoor gegeven. Wij hebben kunnen meemaken dat dit stadsdeel een veel acceptabeler aanzien kreeg dan de Weesperstraat. De verenigingen zagen dit als een succes van een redelijke dialoog met de overheid en wilden niets weten van de rol van de halve burgeroorlog die in de Nieuwmarktbuurt had gewoed. B&W en de betrokken gemeentelijke diensten waren zich echter een hoedje geschrokken en kozen eieren voor hun geld.

In 1969 brak ook bij het gemeentebestuur het besef door dat er in de Weesperstraat iets vreselijk mis was gegaan. Omdat de angst bestond dat de grootschalige bebouwing van de nieuwe Weesperstraat oversloeg op de omgeving werd door Publieke Werken in opdracht van B&W een bestemmingsplan 'Weesperstraat/Amstel' opgesteld, om dat te voorkomen. Toch zette in 2011 Bureau Monumentenzorg en Archeologie en de Dienst Ruimtelijke Ordening nog hun handtekening onder de stelling dat ringwegen en radialen nou eenmaal bedoeld waren voor snelle geleiding van het verkeer dóór en langs de stad. Sprekende over de Wibaut-as zou daar het accent liggen op de verkeersinfrastructuur en daar hoorde nu eenmaal hoogbouw bij. Wel wilde men rekening houden met historische kernen van vóór 1900 buiten de toenmalige stad. Geen woord erover dat dit binnen de zeventiende-eeuwse stad misschien toch niet zo slim is geweest.



verstand gebracht dat dit zeker niet zou gebeuren. Wat dit aangaat zagen zij het beter en bouwden de Coentunnel en de A10.

In de zeventiende-eeuwse uitbreiding waren radiaalstraten het toverwoord. Dat functioneerde ook goed, voor zover wij weten. Vandaag is het toverwoord echter 'rondwegen'. Van die rondwegen gaan nog wel steeds radiaalstraten naar de binnenstad, maar dat zijn niet meer doorgaande wegen door de stad en worden van zoveel chicanes voorzien dat je echt in die binnenstad moet zijn wil je er vrijwillig gebruik van maken. Ontmoedigingsbeleid noemen we dat. Zo gebeurde ook met de Weesperstraat. In 1999 werd het voorstel van verkeerswethouder Frank Köhler om de Weesperstraat-racebaan van vier naar twee rijstroken te versmallen getorpedeerd

Boven: Het door de studentenflat verstoorde silhouet van het Amstelhof. Foto: E. Meijers



door B&W onder druk van de Kamer van Koophandel en de VVD. In 2000 werd dit besluit door de Gemeenteraad vernietigd en zou de versmalling toch dienen plaats te vinden. Het is nog steeds niet uitgevoerd door een handig manipulerende VVD-wethouder. Alleen hier en daar, ter plaatse van een afslag, is de vaart eruit gehaald door een versmalling. In de Valkenburgerstraat kon dit allemaal wel en dat zonder enige consequentie voor de doorstroming.

Mr. Visserplein

In 1983 werd de onderdoorgang buiten gebruik gesteld en in 1985 werden alle ingangen dichtgemetseld. De tramhalte bovenop werd

Boven: In 2009 werd begonnen met het dichtmaken van de taluds van de onderdoorgang Mr. Visserplein. Vandaag rijdt daar verkeer overheen.

Rechts: Markenhoven werd in 1999 opgeleverd. Rechts de Filmacademie aan de Jodenbreestraat. Foto: Google Street View

verplaatst en in 2009-'10 werden de taluds naar de onderdoorgang dichtgemaakt (zie afb. pag. 28) en daar rijdt nu verkeer over. Voor de tunnelruimte zelf werden door particulieren [tientallen plannen ingediend](#), waarvan er geen enkele uitgevoerd is. Steeds struikelt de financiering over het tijdelijke karakter, aangezien B&W zich het recht voorbehoud de tunnel te slopen en de grond te bebouwen.

VaRa-strook

In 1996 werd de braak liggende Vara-strook eindelijk bebouwd. Project *Markenhoven* telt 351 woningen in diverse soorten en prijsklassen. Eind 1999 konden de woningen betrokken worden.

Theo Bakker - 2014

Voorzover niet anders vermeld komen de afbeeldingen van de Beeldbank van het Stadsarchief Amsterdam of van internet.



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

