

hoe oud is het Damrak?



de ontstaansgeschiedenis van het Damrak als kade langs de Amstel

“Eerst zijn rond 1380 achter de westelijke woningen in de Warmoesstraat pakhuizen gezet, die met hun pui in het Damrak kwamen te staan. En kort na 1400 aan de overkant tussen de Nieuwendijk en het water een rij woningen met hun voordeuren aan de kade van het Damrak.[...] Als stadsstraat met huizen en bedrijven is het Damrak in 1413 dus eigenlijk niet veel ouder dan twintig jaar”.

Deze zinsneden in een artikel van Peter-Paul de Baar (Ons Amsterdam 2013, blz. 10-13) was aanleiding tot de opmerking van een van mijn lezers dat het in het jaartallen-overzicht op deze site genoemde jaartal 1531 er toch wel flink naast zat. Ik wil hem en ook u hieronder uit de doeken doen dat de Amstelmonding in minimaal drie fasen smaller is gemaakt door plempen van stroken nieuwe oever en dat pas na de tweede fase de brede en openbaar toegankelijke kade ontstond waar huizen met hun voorgevel aan stonden. Dat was de door de stedelijke overheid ondernomen demping van de westelijke Amsteloever in de periode 1530-'31. Dat kan met enige stelligheid beweerd worden door diepgravend (letterlijk!) onderzoek door archeologen, een historisch bouwkundige en een historicus in de periode 1972-1990 (zie voor personalia pag. 12).

In de nacht van 21 op 22 oktober 1970 brandde Damrak 49 totaal af en kon niet meer gered worden. In dat pand was als laatste bedrijf de kantoorboekhandel Gebr. Winter gevestigd geweest. 1971 begon de afbraak van het pand en spoedig werd alarm geslagen en Bureau Monumenten en Archeologie gewaarschuwd. Bij het verwijderen van de voorgevel kwam namelijk een redelijk gave middeleeuwse voorgevel in houtskeletbouw te voorschijn. Reden voor Jan M. Baart, de toen net aangetreden stadsarcheoloog, om hier in



te duiken. In de zomer van 1972 hadden opgravingen plaats, waarbij al snel Henk Zantkuijl geraadpleegd werd om de houtconstructies te duiden. Archivaris Dudok van Heel op zijn beurt speurde in de archieven naar akten betreffende dit pand, 't Claverblat, en naburige panden. Ik laat de resultaten van de opgravingen en onderzoeken naar Damrak 49 model staan voor de geschiedenis van het Damrak als straat.

Voor we verder gaan eerst wat feiten en jaartallen die hier ter zake doen, voor zover nu bekend.

- Wanneer de dam in de Amstel gelegd werd is niet met zekerheid bekend, maar men denkt wel te weten binnen welk tijdsbestek dat gebeurd moet zijn: 1255 tot 1265.

Boven: Aan de vooravond van de derde verbreding van de kade langs het Damrak werd deze foto gemaakt. De breedte van Op 't Water was toen nog steeds rond de twaalf meter, zoals in 1530-'31 door de stad aangelegd.



- De zeewering op de linker Amsteloeever is in het derde kwart van de veertiende eeuw verstevigd, verhoogd en gedeeltelijk verder naar het noorden verlegd. Deze nieuwe dijk werd de *Nieuwendijk*.
- In 1304 moesten alle versterkingen en bruggen, als straf door de landsheer opgelegd, gesloopt worden¹. In 1389 is voor 't eerst weer sprake van een brug over de Amstel en aangenomen wordt dat dit de Oudebrug was.

Boven: De Nieuwebrug in de vorm zoals zij samen met het Paalhuis in 1560 geheel herbouwd werd over een in 1531 versmald Damrak.

Rechts: In 1681 werd de Nieuwebrug volledig in steen opnieuw opgebouwd, met eronder een dubbele sluis, die een einde maakt aan het getij in het Damrak.

- In 1389 is een vermelding van maar één brug over de Amstel, en in 1390 dat dit de 'oude brug' betrof, aanleiding te geloven dat de Nieuwebrug in of vlak na 1389 is gelegd. Met name genoemd wordt de "Uuterste brugge bi den Ye" pas in 1421. *Het vermelden van deze bruggen is relevant omdat de herbouw over een inmiddels versmald Damrak plaatsvond.*

(In alle vroege akten wordt het water van de Amstelmonding buiten de dam met 'Ye' en nog niet met 'Damrak' aangeduid.)

Eind veertiende eeuw werden aan beide zijde van de Amstelmonding stroken water gedempt. Niet alleen werd de rivier smaller, het buitendijkse land werd opeens veel breder. Land dat eerder al aan particuliere bewoners van huizen aan de Warmoesstraat en Nieuwendijk verkocht was. Daar volgens de koopakten het grondstuk tot halverwege de stroom reikte, achtten de aanwonenden zich automatisch eigenaar van het vergrote grondstuk. Van melioratie (vergoeding voor waardevermeerdering van particulier goed door





ingrepen van de overheid) had men nog niet gehoord; dat zien we onder hevige protesten met procedures voor het Hof van Holland eind zestiende eeuw geïntroduceerd worden. De stad op haar beurt stelde via keuren eisen aan het gebruik van dat nieuwe land. Er moest een enigszins rechte, strakke oever aangehouden worden; eigenaren mochten niet eigenmachtig stukjes erbij dempen. Na een tweede versmalling van het Damrak werd het gebruik van het gewonnen land aan de invloed van de aanwonenden onttrokken.

*Boven: In 1870 stonden op nrs. 20-21 nog deze aandoenlijke geveltjes uit een lang vervlogen eeuw. Het is duidelijk zichtbaar dat er nog volop 'gewoond' wordt Op 't Water.
Links: Net als de foto boven is Op 't Water hier nog niet verbreed. Dat zal in 1873 beginnen.*



Er werd een brede kade langs alle bouwsels geplempt die tot 'openbare weg' werd verklaard. Deze operatie was een cultuurschok voor de toenmalige inwoners en grondeigenaren. Wat later die eeuw en in de zeventiende eeuw gebruikelijk werd, namelijk grondeigenaren verplicht stellen grond af te staan aan de stad om daar een (verharde) straat voor algemeen gebruik op aan te leggen en de kosten daarvan nota bene op de aanwonende grondeigenaren te verhalen, kan als tamelijk nieuw aangemerkt worden. De pil werd verguld door het toegenomen profijt van de ligging van hun

Boven: Op deze wat wazige foto zijn de werkzaamheden tijdens de verbreding van Op 't Water te zien. De brug is de ingekorte Papenbrug, die niet lang hierna zal verdwijnen bij de tweede demping van het Damrak tot de Papenbrugsteeg (zie ook pag. 13).

Rechts: In 1875 is alles gereed, verhard en van nieuwe straatverlichting voorzien. De Korenbeurs is een flink stuk van zijn oppervlak kwijtgeraakt. De belangrijkste vernieuwing is misschien wel de tramrails van de paardentram.

huizen aan de openbare weg, met behoud van een (goed onderhouden) los- en laadkade voor hun huis. Dit is het moment dat de verbouwde huizen hun voorgevel naar het water richtten. Dit is ook het moment dat detailhandelaren hun kans kregen handel te drijven vanuit hun huis. Dit is ook het punt dat de snel populair wordende kade *Op 't Water* populairder werd dan de nauwe Nieuwendijk. De eerste splitsingen van grondstukken volgden snel hierna. Het huis Damrak 49 met de spijker erachter bijvoorbeeld werd op 11 juni 1547 losgekoppeld van het huis Nieuwendijk 153. De spijker diende, zolang hij er stond, achtereenvolgens tot een brouwerij, zeepziederij en suikerbakkerij.



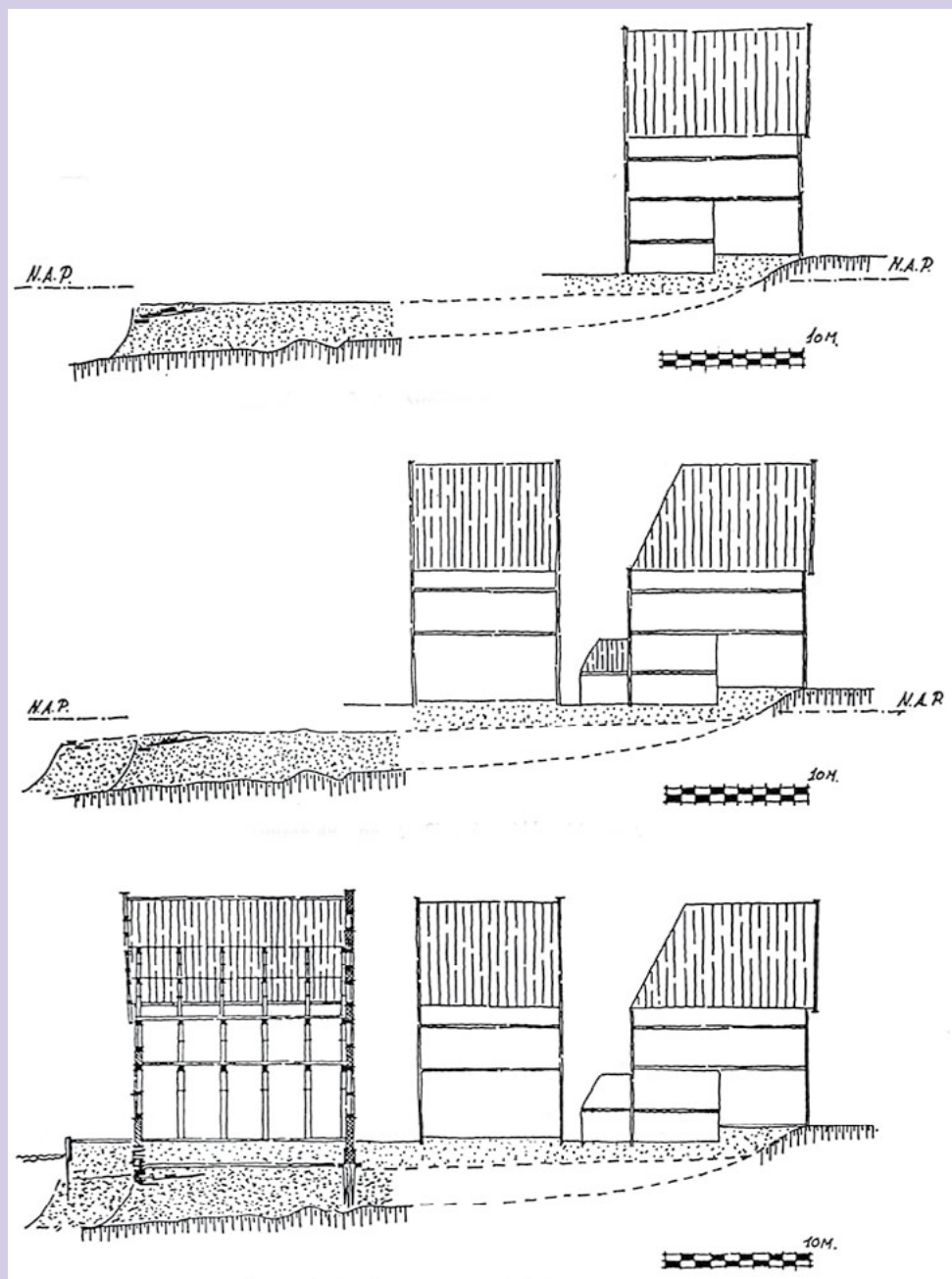
Voordat Op 't Water een winkelstraat werd duurde het toch nog even. Aan het Damrak stonden handelshuizen met hun pakhuizen. Pas de Derde Uitleg met zijn ruime voorzieningen (Prinsen-, Brouwers- en Lijnbaansgracht, Prinsen- en Realeneiland) voor juist deze bedrijfsgroep maakte dat er vanaf 1613 ruimte kwam voor andere branches. Toen werd 't gezelliger en flaneerde je net zo lief Op 't Water dan over de Nieuwendijk. De hoge prijzen die gehaald konden worden verdreven de suikerbakkers ten gunste van de boek- en prentverkopers en de zeepzieders ten gunste van koloniale waren en apothekers. *Lees ook het BMA [rapport over opgravingen in 2012 met reconstructies van drie profielen t/h Damrak 49, C&A en ABN AMRO \(Dam 2-4\).](#)*



Wat is nu de geboortedatum van de straat die we vandaag Damrak noemen? Is dat de mislukte poging rond 1400 om de oevers van de Amstelmonding en het gebruik van de haven onder controle te krijgen? Of is het de ultieme noodgreep van het in 1530-'31 plempen van een geheel nieuwe kade, buitenlangs alle bebouwing, het forceren van een aaneensluitende huizenwand en daarna strikt handhaven van de keuren betreffende het gebruik van de oever?

In geen der studies vond ik een bevestiging dat er eerder dan 1531 een openbaar toegankelijke kade langs het Damrak liep, evenmin dat er winkels waren gevestigd.

Links: In de tekst wordt regelmatig gesproken van dempen van delen van het Damrak. Dat volledig wegvagen van water geldt misschien voor de oevers maar niet als de totale breedte gedempt wordt. Dan blijken onder het wegdek systemen met rioolbuizen de waterverbinding tussen het Rokin en het Open Havenfront in stand te houden. In 1976 werd de ondergrondse waterloop gerenoveerd, hier ter plaatse van de beurs van Berlage.



Het herkrijgen van stadsrechten in 1342 zette Amsterdam aan tot een inhaalslag om de schade door de afstraffing in 1304 in snel tempo te herstellen¹. Het buitendijkse land tussen Nieuwendijk en Amstel kwam elke winter bij hoog water blank te staan en was zeker in de dertiende eeuw niet bebouwd.

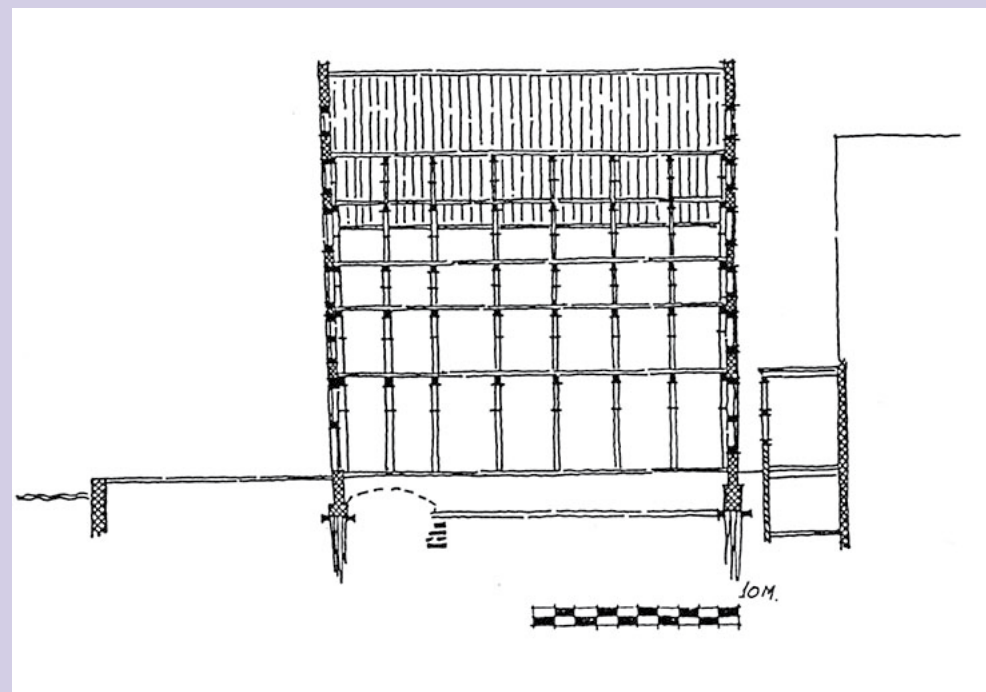
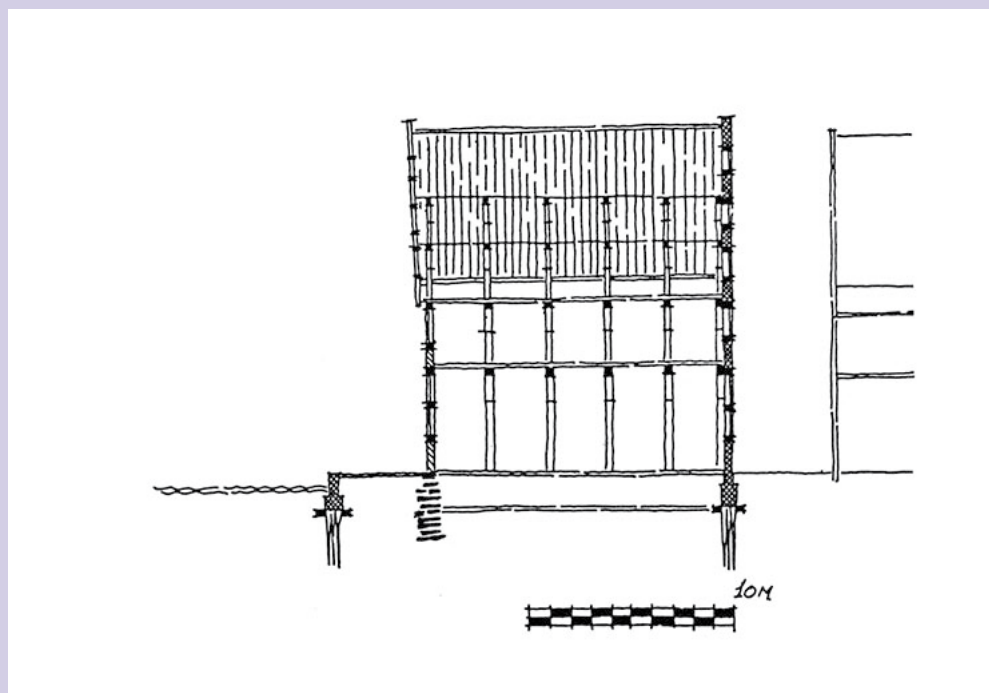
Toen de binnenkant van de dijk vol raakte werd buitendijks net als daarbinnen op terpen gebouwd. De erven reikten volgens de akten tot halverwege de stroom (Damrak), wat inhield dat de eigenaar zich min of meer vrij achtte die ruimte ook in gebruik te nemen door individueel dempen van water. Dat had zijn natuurlijke limiet, want elke winterstorm spoelde ophogingen die onvoldoende bevestigd waren weer weg. De stedelijke overheid zag snel in dat dit een onwenselijke praktijk was en stelde keuren in op het dempen van de havenoevers. Voor toekomstige dempingen zien we vergunningen verstrekt worden.

Voor wat betreft het Damrak als haven vond men een smallere monding van de Amstel beter geëigend als havenbekken. Aan beide zijden van het Damrak werden laatste kwart van de veertiende eeuw stroken water geplempt. Stadsarcheoloog Jan Baart vond in de ondergrond van het huis Damrak 49 resten van oude oeverbevestiging met steiger of vlonder op ruim 50 meter buiten de kruin van de Nieuwendijk ter plaatse (zie de reconstructie links). Het opwerpen van een dijke op het drassige buitendijkse land, dat bovendien regelmatig onder

Links: Reconstructie door Henk Zantkuijl van de buitendijkse bouw van het pand Nieuwendijk 153 halverwege de veertiende eeuw en een primitieve bevestiging van de rivieroever door een beschoeiing met vlonder (boven). Dan het bouwen van een spijker achter het pand met gelijktijdige verbetering van de beschoeiing (midden) en tenslotte de bouw van een groot bedrijfspand nabij het Damrak rond 1400 (onder). De beschoeiing vormt nu een kade die ook bij hoog water niet meer onder water komt.

water kwam te staan, lijkt Jan Baart vanwege de grootschaligheid een onderneming van de stad zelf. Er werden rietmatten neergelegd, waarop plaggen gestapeld werden. Het is denkbaar dat het opvullen met grond tot aan de Nieuwendijk voor rekening van de eigenaar kwam. Het is eveneens denkbaar dat de benodigde grond vrijkwam bij het graven van de nieuwe vestgracht, de latere Nieuwezijds Achterburgwal.

Hierboven stipte ik al aan dat de winterse buien met extreem hoog water regelmatig beschoeiingen en steigers vernielden. Vooral de slimmeriken, die via “landje-pik” extra water plempten om maar veel land te hebben, leden schade doordat juist die buitenstekende landjes getroffen werden. Hoog tijd voor de stad hier paal en perk aan te stellen. Gedurende de vijftiende eeuw doet het stadsbestuur



zijn best de omgeving van de haven via keuren onder controle te krijgen. Achter het huis Nieuwendijk 153 werd op het buitendijks opgehoogde land een spijker (pakhuis) gebouwd en in de laatste kwart van die eeuw nog een groter huis aan het water. Dat stond mogelijk niet met zijn voorgevel naar het water gekeerd maar met zijn achtergevel. Het betreffende huis aan het water had aan drie zijden een stenen fundering en aan het water een houtskelet op poe-

Boven: Nadat in 1531 de nieuwe kade buiten de oude van rond 1400 gelegd was werd het pand na 1539 verlengd tot de nieuwe rooilijn. De stadsarcheoloog vond geen fundering voor de verlenging van de zijmuren dus concludeerde hij dat er een spanningsboog gemetseld moest zijn. De voorgevel aan het water kende geen fundering anders dan poeren onder de jukken en kozijnen. Behalve verlengd werd het pand ook met een verdieping uitgebreid.

Links: In de vijftiende eeuw werd de fundering van de kade nog verbeterd.



ren van gestapelde balkjes. Dat dit de voorgevel zou betreffen is maar zeer de vraag. Buiten het huis aan het water bleef een strook van vijf meter vrij als los- en laadkade. Dat zou best een gevolg van stedelijk beleid kunnen zijn. Het is zeer de vraag of de eigenaar wel zo blij geweest zou zijn met passanten over zijn erf of een schip aan zijn steiger dat daar ook wel eens wilde laden of lossen. Bovendien had elke eigenaar op zijn eigen wijze de oever ingericht en niet alleen sloten die voorzieningen niet naadloos aaneen – wat een begaanbare weg zou opleveren – maar ook de bebouwing stond schots en scheef door elkaar zonder de geringste poging een rooilijn aan te houden. Bovendien waren sommige (pak)huizen tot

Boven: Op deze foto van 1873 staat het pand Damrak 49 helemaal links, nog met de klokgevel. In ditzelfde jaar zal de kade verbreed worden.

Rechts: Op deze foto van ±1950 staat Damrak 49, het pand met het zonnescherm.

aan het water gebouwd. Dat is ook de reden dat er een wir-war van gangen en steegjes van de Nieuwendijk tot het water liepen, zodat ieder huis op de dijk toegang tot de kade had.

Begin zestiende eeuw ontwikkelde de stad een plan om de linker Amsteloever voor eens en voor altijd te reguleren, om te voorkomen wat op de rechteroever gebeurd was, namelijk het volbouwen van de oever tot aan het water. Er werd een nieuwe rooilijn getrokken, waarbuiten de stad zelf een (twaalf meter) brede kade² zou aanleggen die voor iedereen toegankelijk zou zijn. De grondeigenaren werden uitgenodigd hun bouwsels tot op de nieuwe rooilijn uit te breiden om zo tot een homogene straatwand te komen. Om ruzie en processen te vermijden was de rooilijn over de uiterste bebouwing getrokken, zodat niemand hoefde af te breken. Eén huis bij de Zoutsteeg viel daar noodgedwongen toch buiten³ en werd op kosten van de stad ingekort. In 1528 werd het eerste stuk tussen Zoutsteeg en Dam onder handen genomen en in 1530-'31 het deel tot de Texelse-

kade. Op de kaart van Cornelis Anthonisz van 1544 kunnen we zien dat nog niet alle huizen tot de nieuwe rooilijn uitgebreid zijn. In 1561 werd de Nieuwebrug opnieuw gebouwd omdat het Damrak ter plaatse veertig meter smaller geworden was.

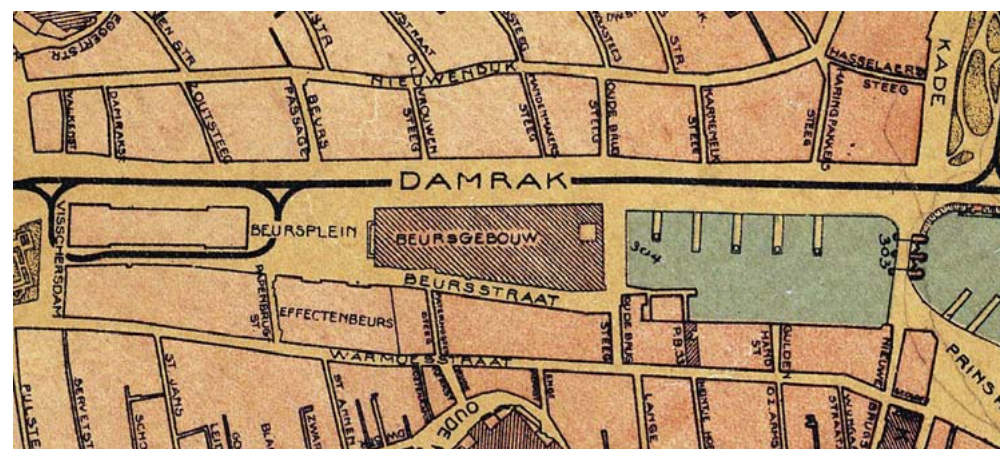


Het Damrak op de kadastrale kaart van Amsterdam uit 1881 door A. J. v. d. Stok sr. uitgegeven door J. C. Loman jr (noord is rechts)



Op dit detail van de kadastrale kaart van 1881 is het verbrede Damrak te zien. Het tijdsbeeld klopt niet helemaal; de demping van het stuk Damrak van de Koopmansbeurs van Zocher tot de Papenbrugsteeg geschiedde immers gelijktijdig met de verbreding van de rijweg. De oorspronkelijk boven het water van het Damrak gebouwde Korenbeurs ligt nu half op de vaste wal.

De stationseilanden werden tussen 1870 en 1877 geplempt en in 1880 begon de bouw van het CS, dat als contour staat ingetekend. Eind 1883 zal begonnen worden met de volgende en voorlopig laatste demping van een deel Damrak, tot de Oudebrugsteeg.



Een paar feiten betreffende het pand Damrak 49

De basis voor dit pand was in het laatste kwart van de veertiende eeuw verzezen. Dat was als een tweede bedrijfspand, buitendijks achter het woonhuis Nieuwendijk 153. Midden veertiende eeuw was eerst een spijker (pakhuis) gebouwd en een kwart eeuw later een groter pand aan het water van het Damrak. Ter plaatse had de eigenaar een versterkte kade van ongeveer vijf meter breed aangelegd. In 1530-'31 legde de stad een nieuwe kade van (ter plaatse) twaalf meter breed. Dat was gerekend vanuit de oude oever en alle aanwonenden werden geanimeerd door de stad hun panden uit te breiden tot een nieuwe rooilijn die ongeveer over de oude oever getrokken was. Damrak 49 werd pas na 1539 verlengd, maar op de kaart van Cornelis Anthonisz van 1544 is dat al geschied. In 1547 werd het woonhuis aan de Nieuwendijk apart verkocht en bleef de spijker bij het pand aan het Damrak horen. De spijker had tot die tijd steeds tot fabrieksmatige activiteiten gediend. Dat veranderde gedurende de laatste helft van de zestiende eeuw, waarin een deel van het huis in eigendom was van o.m. een kruidenier/apotheker of

verhuurd werd aan bijvoorbeeld een boekverkoper.

De grootste verbouwing vond plaats in 1724, toen er een stenen klokgevel voor de houten geplaatst werd met gelijktijdige verhoging met een verdieping.



In 1900 vond een ingrijpende verbouwing plaats die ogenschijnlijk een nieuwbouw was maar heel veel oude elementen hergebruikte of liet bestaan. De drie lage verdiepingen, die tot bergzolders hadden gediend, werden uitgebroken en tot twee verdiepingen omgebouwd, waarbij bestaande balken op een nieuwe plaats in de zijgevel ingelaten werden. De hoge verdieping op de begane grond werd iets verlaagd door de vloer te verhogen, waaronder een (drijvende) kelder gemaakt werd. Dit is de situatie die de stadsarcheoloog aantrof na de brand van 1970.



Uit de geschiedenis van het huis Damrak 49 valt m.i. de wording van het Damrak af te lezen. Die is gepubliceerd in Amstelodamum. Oordeel daarom vooral zelf door te lezen:

Als Justus van Maurik⁴ dit eens had geweten; zes eeuwen geschiedenis van Damrak 49

[Deel I](#) *Algemene geschiedenis van het buitendijkse land (door S.A. C. Dudok van Heel)*

[Deel II](#) *Geschiedenis van de bewoners van het pand, eerste deel (idem)*

[Deel III](#) *Geschiedenis van de bewoners van het pand, tweede deel (idem)*

[Deel IV](#) *Reconstructie van alle bouwfases van het pand (door H. J. Zantkuijl)*

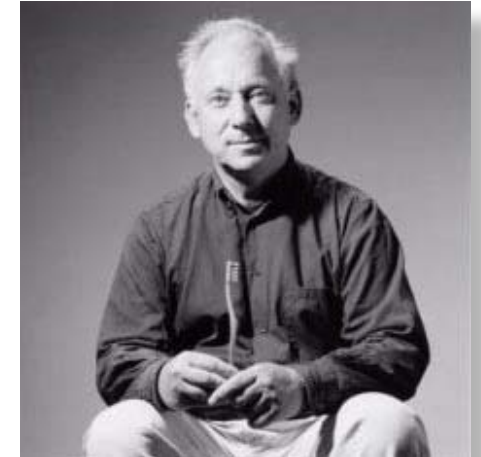


Personalia van de betrokkenen bij deze studie:

- Dr. Sebastiaan Abraham Cornelis (Bram) Dudok van Heel (1938) trad in de voetsporen van Isabella van Eeghen in dienst als archivaris van de gemeente Amsterdam. Op 31 mei 2006 promoveerde hij in de kunstgeschiedenis aan de Radboud Universiteit Nijmegen op een dissertatie over “De Remonstrantse Rembrandt”.
- Jan M. Baart, stadsarcheoloog van Amsterdam van 1972 t/m 2002. Zijn vertrek daar viel samen met de vorming van Bureau Monumenten & Archeologie.

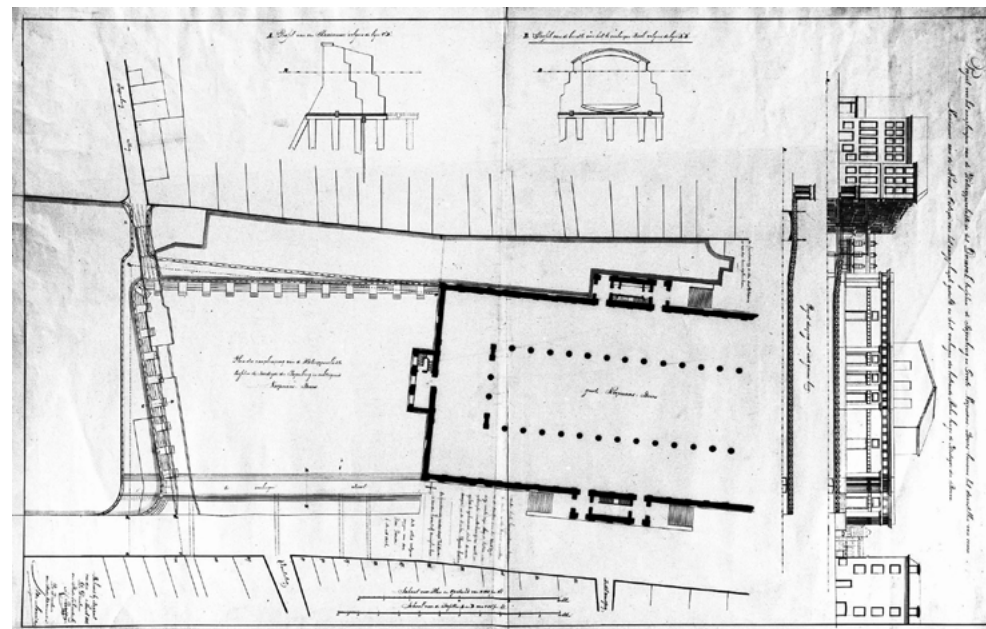
- Dr. Ing. Henk J. Zantkuijl was hoofddocent bouwkunde aan de TU Delft. Hij doceerde daar bouwkunde en restauratiekunde van 1970 tot 1990.

Beide eersten kregen de “faam” van snel bereid te zijn tot interpretaties van feiten en vondsten. Vooral Baart brak dat op door de latere weerlegging van zijn vondst van muurresten bij de Nieuwezijds Kolk, waarmee hij geloofde het kasteel van de Heren van Amstel te hebben gevonden.



Dempingen delen Damrak

- In 1845 werd een eerste deel van het Damrak voor een groot deel gedempt voor de bouw van de beurs van Zocher. Een sloot tot een toldeur blijft uitgespaard voor het riool van Rokin naar Damrak.
- In 1873-'75 volgde een versmalling van het Damrak, toen de stad de breedte van Op 't Water in het kader van het Verkeerscirculatieplan op minimaal 24 meter liet brengen. Weer vond dit alleen aan de westzijde van het Damrak plaats. Er was toen al lang geen handelaar meer die zijn waren aan de kade uitlaadde; daarvoor waren in het Damrak ontelbare steigers haaks op de oever gebouwd. Het opkomende wielverkeer in de stad maakte dat de twaalf meter brede kade bij lange niet meer voldeed en de boel regelmatig verstopt raakte. Dat was ook de tijd dat het noord-zuid gerichte verkeer zou toenemen door het aanstaande centrale spoorwegstation in het Open Havenfront. Voor datzelfde verkeer werd bijvoorbeeld het Beursstraatje aanzienlijk verbreed door af-



braak van twee woonhuizen. De beurs van Zocher bleef nu de bottleneck in deze noord-zuidverbinding.

- In 1875 werd, tegelijk met de verbreding van de rijweg, een volgend deel van het Damrak gedempt tot aan de Papenbrugsteeg (zie plantekening hierboven).
- In 1883 werd met haast begonnen aan de demping van weer een deel van het Damrak, nu tot de Oudebrugsteeg, ten dienste van de bouw van de beurs van Berlage. Dat was 15 jaar te vroeg; die bouw begon pas in 1898 en de demping werd tot die tijd ingericht als plantsoen.

Er is geen Raadsbesluit bekend van de naamswijziging van Op 't Water in Damrak. Die is ingevoerd na de verbreding van de straat in 1875, in de veronderstelling dat het Damrak als water spoedig verleden tijd zou zijn. Alle plannen tot demping van het laatste deel, het laatste in de 70-er jaren van de vorige eeuw, zijn echter gestrand.

Noten

- 1 In 1303 had de bevolking van Amsterdam te gretig toegang verleend aan Jan van Amstel bij diens coupe op Amsterdam. Na verdrijving van Van Amstel door Willem III van Avesnes in 1304 kreeg Amsterdam als straf opgelegd alle verdedigingswerken, wallen en bruggen te slechten met het verbod die zonder toestemming ooit weer op te bouwen.
- 2 Die twaalf meter zal niet overal strikt aangehouden zijn. Ter plaatse van nr. 49 is die teruggerekend vanaf de fundering van het toegangshek van de korenbeurs (1607) tot de rooilijn van de huizen.
- 3 Omdat de dam in de Amstel op het smalste deel van de riviermonding gelegd was werd het Damrak naar de dam toe smaller. Er was daar om die reden minder ruimte om een royale kade te maken.
- 4 Justus van Maurik sr kocht in 1847 het pand Damrak 49 als woonhuis, maar liet op de bovenverdiepingen ook sigarenmakers werken. Justus jr was toen één jaar oud. Hij maakte de grote veranderingen aan het Damrak mee en de naamswijziging van Op 't Water nr. 159 in Damrak 49.



Het Damrak begint bij de dam in de Amstel (links). In de eerste eeuwen gebruiken zeeschepen het Damrak als haven. Met het groter worden van de schepen, het verzanden van de haven en het intolerabele brandgevaar blijft alleen de binnenvaart over.

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

