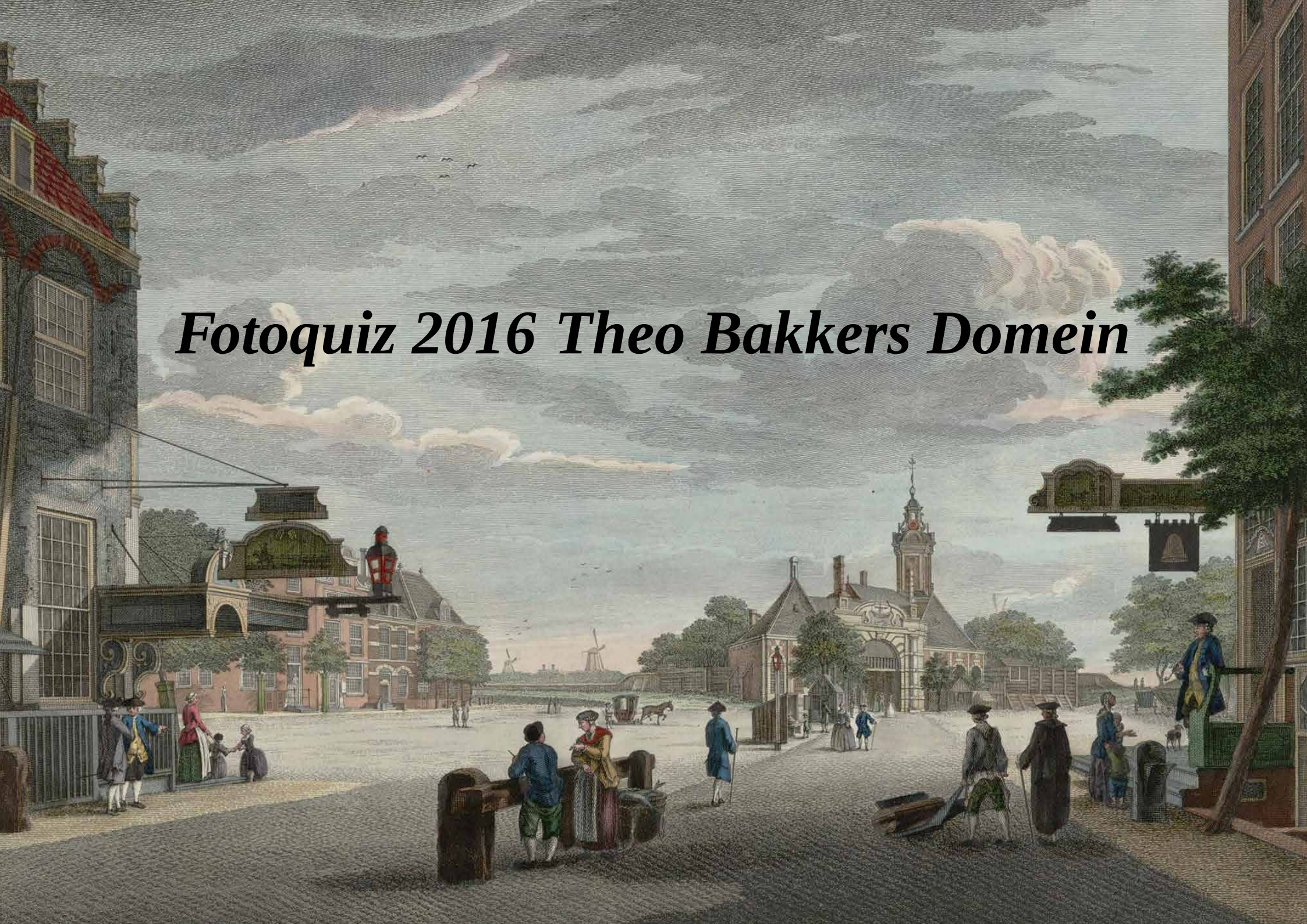


Fotoquiz 2016 Theo Bakkers Domein





Het **Swigtershofje** ligt verscholen tussen de huizenblokken die tussen Amstel en Rembrandtplein liggen. De ingang is tussen de huizen Amstel 84 en 100, waar we een poortje aantreffen in Louis XV-stijl. In het fronton een afbeelding van een gevende en ontvangende hand, begeleid door de latijnse teksten: BEATUS QUI INTELLEGIT SUPER EGENUM & PAUPEREM en daaronder

IN DIE MALA LIBERABIT EUM DOMINUS. Psalm XL V:1

Wat zoveel wil zeggen als: *Gelukkig is hij die zich inzet voor de armen, de Heer zal hem belonen*, of zoals Jan Wagenaar het opschreef: *Welgelukzalig is hij, die zich verstandiglyk draagt tegen eenen elendigen: de Heere zal hem bevrijden, ten dage des kwaads*.

Een duidelijke hint naar een weldoener en dat was dan ook zo. Isaac Swigters bezat in de Speelmanssteeg, tussen Halvemaansteeg en Bakkersstraat, zes huisjes en een huis in de Balk in 't Oogsteeg dat met zijn achtergevel aan de Speelmanssteeg grensde. In 1744 legde hij bij een notaris zijn testament vast, waarin hij de zes huisjes aan het R.K. Oude Armen Comptoir (RCOAK) schonk om er een hofje voor katholieke vrouwen van onbesproken gedrag van te maken. Deze schenking ging vergezeld van een geldbedrag van f34.000,- om de huisjes te verbouwen tot 18 eenkamer-woninkjes voor elk 2 dames. De huisjes kwamen onder één dak te staan. Op een lap grond van 6,85x4,75 meter achter het huisje in de Balk in 't Oogsteeg werd in 1751 een kapelletje gebouwd, dat in 1979 nog door de stichting Diogenes gerestaureerd werd. In dat kapelletje zou elke week een priester van de R.K. kerk De Star in de Spinhuissteeg (later verhuisde de ingang naar het Rusland) een dienst voor de bewoonsters opdragen, eveneens ten laste van de erfenis. Swigters liet ook vastleggen dat de bewoonsters wekelijks voor drie stuivers brood kregen en jaarlijks f 27,- leefgeld en tien tonnen turf. De bezorgers en executeurs van het RCOAK kregen daarnaast met elkaar f 125,- per jaar voor de moeite en nog eens f 20,- om jaarlijks bij het overleggen van rekening en verantwoording 'een glas wijn' te drinken.



Swigters was duidelijk in goeden doen. Hij dreef een winkel in boeken en kaarten in de Nieuwbrugsteeg en had geen erfgenamen. Hij overleed niet lang na het vastleggen van zijn laatste wil in 1746 en nog datzelfde jaar werden de huisjes vertimmerd tot 18 woningen en konden die betrokken worden. Het poortje waar we het net over hadden is aan de binnenzijde gemerkt P(iete)r Pantel 1746 fecit. Als u het poortje achter u gelaten hebt volgt een tweede obstakel in de vorm van een deur met daarboven een tekstbord. Aan de Amstelzijde lezen we wie de weldoener was: St J. [dat is: Sint Jans] OUDE VROUWEN SWIGTERS FAMILIEN HOFJE.

*Boven: De ingang aan de Amstel. Inmiddels is de doorgang afgesloten met een deur
Rechts: Tekstpaneel boven de binnendeur: Amstelzijde.*

Op alle versies van de Amsterdamse buurtkaarten wordt het steegje als Sint Jorishofje aangeduid, maar dat blijkt dus onjuist. Het hofje is aan Sint Jan gewijd. Aan de binnenzijde staat ook nog een tekst die in de achttiende-eeuwse versie luidde:

Siet wat ik, na myn staat, voor dese oude Vrouwen,
So willig heb gebout, selfs met een groot betrouwen,
Gesegende van God, den Armen komt te baadt,
Familien sal sien dit Hofje dat hier staadt.

Vandaag staat dezelfde tekst er nog steeds op, maar is door de spellingscorrector gehaald (zie afbeelding pag.4).

Het schijnt onvoorstelbaar dat in deze steeg ooit 36 vrouwen huisden terwijl er vandaag nog maar drie woningen op dezelfde ruimte zijn.

Het kapelletje van het Rooms-Katholieke hofje lag gunstig, gezien de weinig tolerante houding van het stadsbestuur, dat geen zicht-



Rechts: Het hofje van binnen uit gezien, richting Amstel.

Onder: Tekstbord boven binnendeur: binnenzijde.

baar katholieke kerken aan de straat wenste. De kapel was alleen via het hofje te bereiken. Het was niet vanaf de straat zichtbaar, het lag immers achter een huis dat in de Balk in 't Oogsteeg stond. De binnenruimte beperkte zich tot 4,65x4,60 meter bij een hoogte van 7,76 meter. Om alle dames te kunnen bergen waren galerijen aangebracht.

Na de verhuizing van De Star naar de Postjeswetering werden de diensten voor de bejaarde dames waargenomen door de Mozes & Aäronparochie. Toen woonden er nog maar 18 dames en nog steeds katholiek. Dat duurde tot 1975, toen de huisjes door de Stichting Leefklimaat werden overgenomen die er jongeren in wilde huisvesten. Het hek in het poortje aan de Amstel werd vervangen door een gesloten deur met zo'n belachelijk studentikoos bellentableau. De kapel bleef buiten de deal en werd voor rekening van het RCOAK





Boven: Het kapelletje zoals het uit de restauratie door Diogenes van 1979 kwam. De kleur Berlijns blauw was in oude verflagen als oorspronkelijk waargenomen
Rechts: De huidige toestand van het kapelletje, nu als particulier slaapkamer (!)



met behulp van Bureau Monumentenzorg gerestaureerd. Al het stucwerk was beschadigd en werd door het restauratieatelier Uilenburg van Hans 't Mannetje vervangen. De rococo-stijl legde het daarbij af tegen de Zuid-Duitse barok, waar hier en daar toch vraagtekens bij geplaatst werden. De rest van de restauratie werd begeleid door architect Henk Schröder en Henk Zantkuijl. Twee beelden links en rechts van het altaar (zie afb.p.5) bleken na verwijderen van dikke verflagen van redelijk goede kwaliteit houtsnijwerk te zijn. Helaas zijn de beelden na restauratie ontvreemd en aan een kunsthandelaar verkocht.

De door Zantkuijl gekozen kleuren hebben het ook niet overleefd.

De recentste foto's van de kapel laten nu een nog barokker interieur zien met veel roomwit in plaats van het Berlijnse blauw (vergelijk de foto's p.5).

Vandaag is het kapelletje bij een appartement getrokken en is nu een slaapkamer geworden. Anna Denekamp vond de volgende informatie over het geheel:

Het schuilkerkje bestaat dus nog steeds. De toegang is ook nog steeds hetzelfde. Alleen heeft het nu een andere bestemming gekregen. Er is nu



namelijk een zeer exclusief appartement in gevestigd! Sta je buiten, dan ziet het er nog steeds uit als een normaal huis. Eenmaal binnen vind je een hal, een keukentje met Nespresso apparaat, een Quoker, een magnetron, een koelkast en een vaatwasser. Koken is niet mogelijk. Het voormalige kapelletje doet nu dienst als slaapkamer. Op de plaats waar eerst het altaar stond, staat nu een riant kingsize bed. Liggend op bed kijk je naar een uniek en wonderschoon authentiek plafond. De vele ramen geven een zee van licht, maar kan desgewenst door middel van de elektrische bedienbare gordijnen worden afgesloten. Verder vind je hier nog flatscreen tv met dvd-speler en home cinema systeem, draadloos internet en een verassend verlichtingsstelsel. Vanaf de eerste verdieping kijk je neer op het altaar en de slaapkamer. Op deze verdieping bevindt zich ook de luxe badkamer met vloerverwarming, ligbad en douche.

Het geheel is tegenwoordig als Airbnb-object voor een of meer nachten te huur. Voor zover de monumentenzorg in Nederland!

Meer informatie en/of foto's vindt u op de volgende websites:

http://www.studiokoning.nl/Foto_3/Swigtershofje.htm

<http://digitaalgrachtenhuis.nl/objecten/toon/3243/Amstel/88>

<http://www.amsterdamsehofjes.nl/hofje/het-swigtershofje-amsterdam-amstel-86/>

<http://www.amsterdamsebinnenstad.nl/binnenstad/197/swigtershofje.html>

<https://www.amsterdam.nl/kunstencultuur/monumenten/monumenten-0/gebouwen-gebieden/beschrijvingen/swigtershofje/>

De geplaatste foto's komen van de Beeldbank van het SSA, van Studio Roeland Koning en de Ver. Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad.

Links: Voorheen was het hofje afgesloten door een hek in het poortje aan de Amstel. Op deze foto is goed de binnendeur te zien.

***Genomineerd
voor de sloop!***



Wandelend door de stad, loop je soms ineens een straatje in waar je lange tijd niet geweest bent en plotseling stukt je adem. 'Wat is dat nou voor een gebouw?' denk je vol afschuw en staart naar het wangedrocht dat daar de omliggende panden belaaft met zijn vormen en kleuren. Lopende over Rusland valt je oog onmiddellijk op de twee gevels van het Radisson Hotel. Lelijke, uit de gevelrij naar voren springende panden uitgevoerd in de detonerende kleuren wit en blauw. De fraaie pandjes tussen deze twee gevels worden enigszins in elkaar gedrukt door deze opdringerige burens. Het Radisson verstoort de samenhang in deze straat. Een typisch voorbeeld van een hotel dat gebouwd is voor mensen die het oude Amsterdam komen bekijken, dat door dit soort bouwsel juist ernstig wordt bedreigd. Kijkend naar dit misbaksel dat genomineerd moet worden voor de lijst 'te slopen gebouwen', bekruipt je de vraag: 'hoe zag het hier er nou vroeger uit?'

Vóór de hervorming in de zestiende eeuw was de orde van de Augustijnen in de Nederlanden zeer verbreid. Toen Amsterdam in 1578 overging naar het nieuwe geloof, verdween de georganiseerde katholieke godsdienstbeoefening uit de stad en veranderden de parochies in protestante gemeenten. In 1626 keerden de Augustijnen in het geheim terug naar Amsterdam om de zorg voor de katholieke zielen op zich te nemen. Vanuit Gent werd in 1636 pater Petrus Parmentier naar Amsterdam gestuurd. Hij richtte daar de Statie van de Heilige Augustinus op. Staties waren de missieposten die na het herstel van de katholieke kerkelijke hiërarchie in Nederland in 1853 weer parochies werden. Dit werd mogelijk toen door de grondwetsherziening van 1848 de scheiding van kerk en staat en de vrijheid van godsdienst

Rechts: Dezelfde gevelrij van het Rusland rond 1950





een feit werden. Aanvankelijk droegen de Augustijnen de missen op in een schuilkerk in het pakhuis 'de Tijd' aan de Oudezijds Achterburgwal. In 1699 werd een pakhuis aan de Spinhuissteeg betrokken en de Augustijnen vertimmerden het gebouw van binnen tot een '*hooge en deftige Kerk*'. Deze Statie werd in 1713 in tweeën gesplitst: 'de Star' en 'de Posthoorn'. Waar de naam 'de Star' nou precies vandaan komt is niet met zekerheid te zeggen. Wel is bekend dat er recht tegenover de kerk in de Spinhuissteeg een huis 'De Star' lag. Dit doet veronderstellen dat dit pand als plaatsaanzijzing heeft dienst gedaan. In ieder geval werd de kerk in 1700 als 'de Star' aangeduid. *[De schuilkerk De Star stond aan de Spinhuissteeg. De doorbraak naar het Rusland was pas mogelijk na de emancipatie van katholieken, nadat de gelijkberechtiging in de Grondwet van 1814 was opgenomen. Vooral de grondwetswijzigingen van 1840 en 1848 maakten de weg vrij voor een onbelemmerd bouwen van katholieke kerken. -red.]*

In het begin van de negentiende eeuw was 'De Star' een van de belangrijkste Staties en telde zeer vele aanzienlijke parochianen. Als na 1828 het hoofdbureau van Politie van het oude Huidenkopers-gildehuis naar het oude Spinhuis wordt overgeplaatst, kan 'de Star' beschikken over het gildehuis, dat al in 1822 voor de kerk was aangekocht. De aankoop van belendende percelen, zowel in de Spinhuissteeg als aan het Rusland, schiep in 1838 de mogelijkheid de bouw van een geheel nieuwe kerk ter hand te nemen. Aan het Rusland had de kerk twee ingangen op de plaatsen waar nu de blauwwitte gevels zo uit de toon vallen.

In 1857 kon de Statie een parochie worden en 'de Star' ressorteerde sindsdien onder het bisdom Haarlem. In deze tijd telde de parochie ongeveer 3000 zielen en voor zoveel mensen werd de Kerk aan de Spinhuissteeg te klein. In 1848 werd met de bouw van een nieuwe kerk, die ook 'de Star' ging heten, begonnen op aangekochte belendende percelen aan het Rusland. In 1864 werd de

Links: Het Huidenkopers-Gildehuis op Rusland 7



kerk voltooid en in 1881 voorzien van een nieuw orgel dat gebouwd was door de beroemde Parijse orgelbouwer Aristide Cavallè-Col. Het moet een indrukwekkend gebouw zijn geweest, verscholen tussen de Spinhuissteeg en het Rusland. De midden-negentiende-eeuwse opvolger had ook grote kwaliteiten, tenminste in het interieur. De ingang aan het Rusland stelde niet veel voor, maar van binnen was de ruimte van eenzelfde orde als de Mozes en Aaron, met hoge gepleisterde kolommen en een classicistische detaillering van pilasters, kapitelen en kroonlijsten.

Aan het eind van de negentiende, maar vooral in de twintigste eeuw,

Boven: Het interieur van "de Star", gezien naar het koor.

Rechts: Het orgel van "de Star" dat meeverhuisde naar de Postjesweg..

vond een leegloop uit het centrum van Amsterdam plaats. Het gevolg voor de parochie was, dat het geld voor een noodzakelijke grote en kostbare onderhoudsbeurt door het geringe aantal parochianen niet meer opgebracht kon worden. Besloten werd de parochie te verhuizen naar een nieuwe stadsbuurt in Amsterdam-West. Een noodkerk aan de Baarsjesweg maakte het mogelijk de kerk aan het Rusland op 13 januari 1929 definitief te sluiten, alvorens in 1932 de nieuwe kerk aan de Postjesweg kon worden betrokken. Met het oude kerkgebouw liet men tevens de naam 'de Star' achter. Het nieuwe gebouw heette eenvoudig 'Augustinuskerk'. Het orgel verhuisde mee naar de nieuwe locatie. Het gebouw aan de Postjesweg was een kort leven beschoren.



In 1977 werd het alweer verlaten en twee jaar later gesloopt. Op de plaats van de kerk is een verpleeghuis met kapel gebouwd waar het orgel weer een plaats heeft gekregen. Door de veel te kleine ruimte komt het instrument echter niet meer tot zijn recht. De voormalige kerk aan het Rusland werd in gebruik genomen door



de overbuurman de firma Proost en Brandt, een papiergroothandel, en voor opslag verbouwd, waarbij er vloeren ingebracht werden. In 1955 werd de kerk gesloopt en Proost en Brandt liet naar ontwerp van Nielsen & Spruit zeer omstreden nieuwbouw aan het Rusland 7 optrekken met wit (later een donkere kleur) betonnen hekwerk aan voorgevel. In die jaren was het een vanzelfsprekende zaak dat groeiende bedrijven in de binnenstad omliggende panden kochten om deze te verbouwen of te vervangen. De enige rem was de woningnood; om woonruimte aan haar bestemming te onttrekken, had een bedrijf toestemming van burgemeester en wethouders nodig en diende mee te betalen aan het Fonds voor Woningonttrekking. De voormalige kerk was inmiddels al in gebruik als bedrijfsruimte en viel daarom niet onder de bescherming van de tijdelijke Wet Monu-

Boven: Het voormalig hoofdkantoor van papiergroothandel Proost en Brandt, Rusland 26, hoek Kloveniersburgwal, omgebouwd tot hotel.

Links: De papierpakhuizen van Proost en Brandt, op de plaats van de twee ingangen van de voormalige kerk.



mentenzorg; de sloopvergunning leverde daardoor geen problemen op. In 1988 vertrok Proost & Brandt uit de binnenstad en verhuisde naar Diemen. In 1989 werd Rusland 7 gesloopt en kwam daar het SAS-hotel dat in 2004 alweer deel werd van een andere hotelketen. Niemand zal de sloop betreuren van het bouwsel dat in 1955 voor Proost en Brandt verrees. In 1989 kwam hier de nieuwbouw van het SAS-International Hotels, een Scandinavische hotelketen, voor in de plaats. Dat project besloeg een groot deel van het blok tussen het Rusland en de Spinhuissteeg en ook de oude papiergroothandel van Proost & Brandt aan de overzijde van het Rusland behoorde ertoe.

Boven: Met deze tekening, een 'artist impression', sleepte de SAS-hoteldirectie de gemeente Amsterdam over de streep. Niemand vermoedde dat de wit-blauwe nieuwbouw zó uit de toon zou vallen in de gevelrij.

Wij moeten dankbaar zijn voor het feit dat de panden Rusland 9, 11 en 13 gehandhaafd bleven. Ook de nummers Rusland 19 en 21, waarvan de gevels met hun fraaie puien en kroonlijsten al in 1934 werden gerestaureerd, en Spinhuissteeg 4 aan de andere kant van het blok, maakten deel uit van het SAS-project. Zeker zou het voor de organisatie van de bouw eenvoudiger en goedkoper zijn geweest om de oude kerkmuur langs de Spinhuissteeg en de huisjes ter weerszijden van het bouwterrein meteen maar te slopen, in plaats van de nieuwbouw ertussen te plaatsen. De SAS-verbouwing omvatte een flinke portie restauratie; reden tot waardering. Daar kan tegenin gebracht worden dat de gespaarde panden hun bouwkundige zelfstandigheid verloren hebben, dat het fragmenten zijn, coulissen waarachter een totaal ander gebouw schuilgaat. Toch is dat altijd beter, en het handhaaft meer van het Amsterdamse binnenstadskarakter dan een totale nieuwbouw. Ter weerszijde van Rusland 9-11-13 toont de nieuwbouw zijn ware gezicht. President-directeur Terje Myklebust van SAS-International Hotels zei destijds: *'Wij zijn tevreden met de harmonische combinatie van oude en nieuwe elementen, zonder dat dit ten koste is gegaan van de efficiency of service'*. Op de afbeelding van de z.g. 'artist impression' lijkt dat misschien zo, maar de foto van de huidige situatie laat zien dat die 'harmonische combinatie' ernstig te wensen overlaat. Dit had veel beter gekund als de nieuwbouw wat meer van het soort geweest was, dat zich voegt in de bestaande gevelrij. Een gemiste kans dus.

Ria Scharn

*Deze aflevering van het jaarboek 2016 is geschreven door Ria Scharn en is de opening van een nieuwe rubriek van de quizpagina in Theo Bakker's Domein: **Genomineerd voor de sloop!***

De contouren van de Jordaan

Vandaag nemen we de omvang van de Jordaan als vanzelfsprekend aan, maar die heeft een geschiedenis die dit stadsdeel in 1609 net zo makkelijk een heel ander aanzien gegeven zou kunnen hebben.

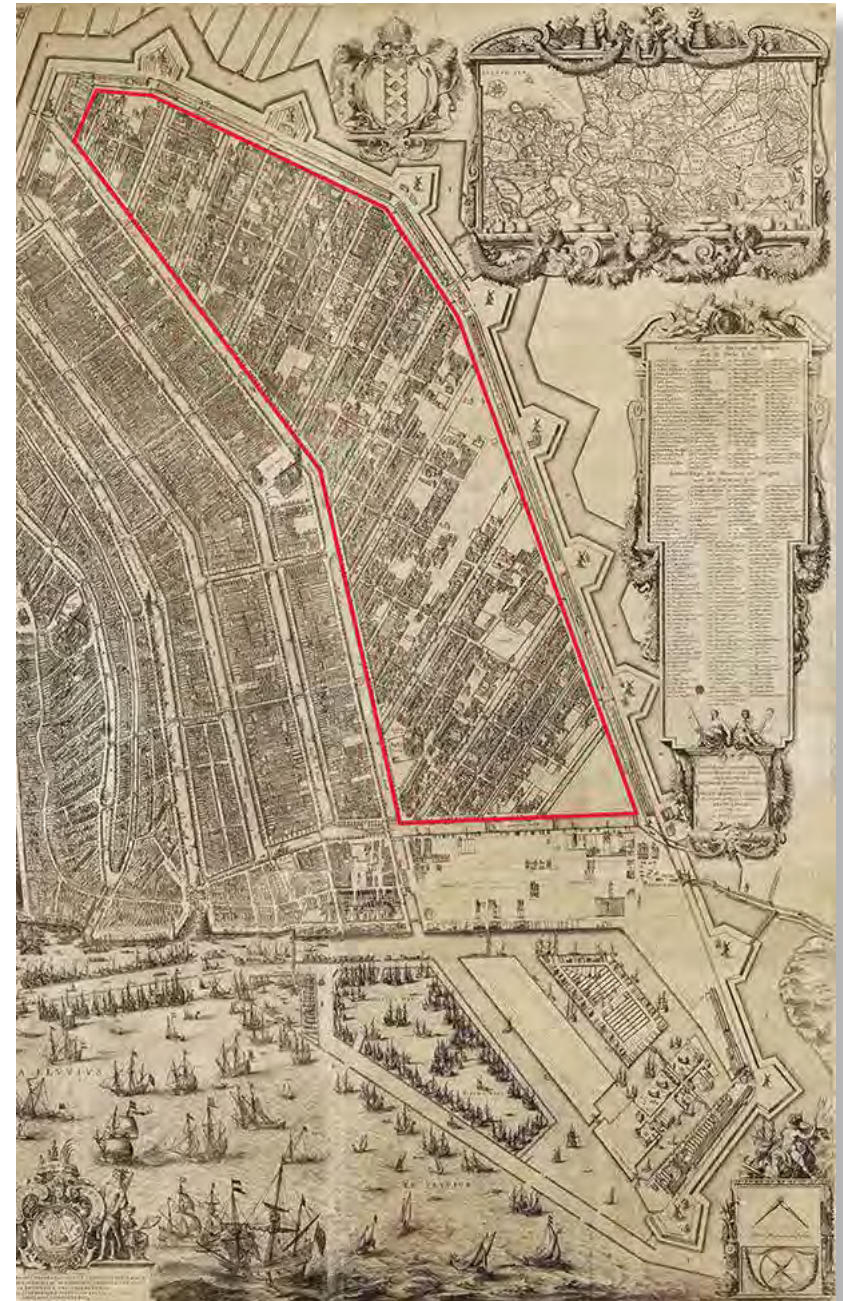
Vestingwerken

Amsterdam consulteerde stadhouder Maurits betreffende de nieuwe vestingwerken. Die had met zijn expert Menno van Coehoorn nieuwe inzichten ontwikkeld. Het dringende advies was een gelijkmatig verlopende omwalling, zonder scherpe knikken, met alleen bochten naar binnen, dus richting stad. Grondregel daarbij was de eis dat het geschut op de bolwerken de wal kon bestrijken zonder de eigen vesting of het volgende bolwerk te raken. In Amsterdam worden de nieuwerwetse bastions ijzereheinig nog steeds bolwerken genoemd, maar de vijfhoekige vorm van het bastion had niets 'bols' meer.

Rond de Westelijke Eilanden lagen de eerste twee bolwerken die bescherming moesten bieden tegen vijandelijke benadering over het IJ (zie afb. rechts). Dat waren Blauwhoofd en de Bogt. Die laatste naam was niet voor niets. Hier zou de muur een flinke zwaai maken richting het volgende obstakel: het Kartuizerklooster. Er was in 1609 geen discussie meer of dat voormalig klooster binnen of buiten de wal gehouden zou worden. De instructies die de legeraanvoerder had gegeven, lieten geen buitensluiting meer toe. Het oorspronkelijke plan om de muur vanaf de Bogt naar binnen te laten zwenken richting Prinsengracht werd door hem afgekeurd. Dat was het stadsbestuur ook recht zo, want de gronden van het klooster waren bij wijze van inkomen ter beschikking gesteld aan het Burgerweeshuis. Buiten de stad zou de exploitatie van die gronden veel minder waard zijn geweest.

Van de Bogt tot bolwerk Kartuyzer verliep de wal in bijna volmaakt rechte lijn.

Rechts: De vestingwerken rond de Westelijke Eilanden bepaalden in hoge mate de vorm van de Jordaan. Vervolgens volgde de contour uit bestaande bebouwing die men persé binnen wilde sluiten. Kaartfragment Balthasar Florisz van Berkenrode. Bron: SAA





Vanaf dat punt werd een nieuwe richting ingeslagen om zo snel mogelijk in de buurt van de Prinsengracht te komen. De stad had slecht een gering belang om zoveel extra grond binnen te sluiten; eigenlijk was de Prinsengracht voldoende geweest als nieuwe stadsgrens en nergens zullen we dan ook zoveel ruimte tussen Prinsengracht en Lijnbaansgracht aantreffen als in de Jordaan.

Er was een schans binnen de wal nodig voor transport van wapens, munitie en manschappen. Daarbinnen kwam dan de binnen-vestgracht, de Lijnbaansgracht, en verder werd er een strook gereserveerd voor de allersmerigste of lawaaiige industrie zodat die uit de binnenstad verdreven kon worden.

Op zich was een rechte lijn naar bolwerk de Passeerder (tijdens de Vierde Uitleg Osdorp gedoopt) mogelijk geweest, ware het niet dat halverwege tussen Plempenpad en Pottebackerspad een groot aantal armen- of diakenhuisjes stonden. De gereformeerde kerk was

Boven: Zo landelijk was het gebied rond het Kartuizerklooster toen het binnen de stad kwam te vallen. De eigenaren van huizen of bedrijven kregen binnen de stad een nieuwe plek toegewezen of werden gecompenseerd. Afb: SAA

Rechts: De Lijnbaansgracht was de binnen-vestgracht. Tussen deze gracht en de muur kwamen geselecteerde bedrijven als lijnbanen. Op deze vroeg 19de-eeuwse tekening van Gerrit Lamberts is dat al heel wat gedifferentieerder. Op de achtergrond korenmolen De Victor. Afb: SAA

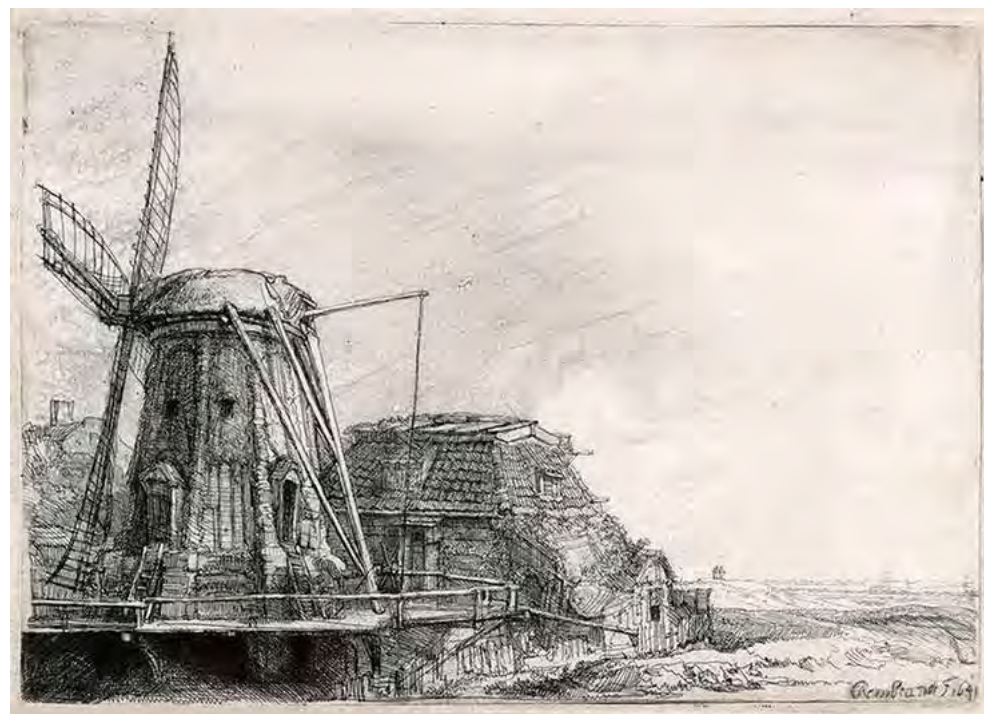
toen al zo invloedrijk dat die huisjes op hun dringende verzoek binnengesloten werden. Het waren eerlijk gezegd niet alleen deze huisjes; de dichtste pre-stedelijke bebouwing was achter de Jan Roodenpoort te vinden, daar waar nu de Raadhuisstraat is. Er waren te veel machtige Amsterdammers die hier bezittingen hadden om dat te negeren. We zien de omwalling dan ook twee bochten maken óm bebouwing die binnengesloten moest worden, te weten bij het Pannebackerspad (nu: Bloemstraat) en een iets scherpere bocht ter hoogte van het Pottebackerspad (nu: Rozenstraat). Op die knikken kwamen bolwerken, respectievelijk Rijkeroord en Rijk. Op dat laatste bolwerk stond een korenmolen die u misschien kent: de Victor. Van bolwerk Rijk zocht de omwalling een punt op dat voldoende



ruimte liet voor de vestingwerken, binnen-vestgracht en een blok voor de bovenvermelde vuile industrie. Dat werd bolwerk Passeerder en zoals vandaag nog vast te stellen is, bedraagt de lengte van de Passeerdersgracht krap 180 meter, terwijl de Brouwersgracht alleen al tot de Prinsengracht 580 meter lang is.

Derde Uitleg stopt vóór Heiligeweg

En toen was het geld op. Het was wel degelijk het plan geweest om de hele omwalling in één keer af te maken. De operatie tot nu toe was echter zo uit de hand gelopen dat men besloot voor de Heiligewegssloot te stoppen en de wal met een haakse bocht op de oude omwalling langs de Herengracht te laten aansluiten. De stadhouder natuurlijk verontwaardigd! Hij had nog zo gezegd dat er geen inzwinkingen mochten komen. Om hem tegemoet te komen werd er rond 1635 nog een hulpbolwerk opgeworpen op die knik.



Jordaan extra bewerkelijk

Dat 'uit de hand lopen' betrof niet alleen de kosten maar ook de hoeveelheid werk die de inrichting van de Jordaan met zich bracht. Omdat er al zoveel bebouwing stond die allemaal vergoed zou moeten worden als ze gesloopt werd, besloot de stad de Jordaan niet op te hogen en het stratenpatroon min of meer aan de bestaande paden en sloten aan te passen. Om toch nog een logisch stratenpatroon te krijgen konden niet alle weersloten (afwateringssloten) en zeker

Boven: Sommige korenmolens kregen in de loop der jaren andere bestemmingen. Deze op bolwerk Passeerder werd kruithuis en eind 18de eeuw moutmolen. Hij heette niet voor niets Kleine Stinkmolen.

Links: Het Salpeterhuis was een van de bedrijven die naar de Lijnbaansgracht verbannen werden, net als de geschutsgieterij. Afbeelding: SAA



niet alle paden met huisjes daaraan gehandhaafd blijven. De Vroedschap deed zijn best om het zoveel mogelijk mensen naar de zin te maken en gaf opdracht de huisjes die niet aan een nieuwe straat zouden blijken te staan naar een nieuwe plek te verplaatsen. Gelukkig waren die eenvoudige houten stulpjes zelden onderheid dus verplaatsen ging redelijk eenvoudig. Vaak ook konden die huisjes niet

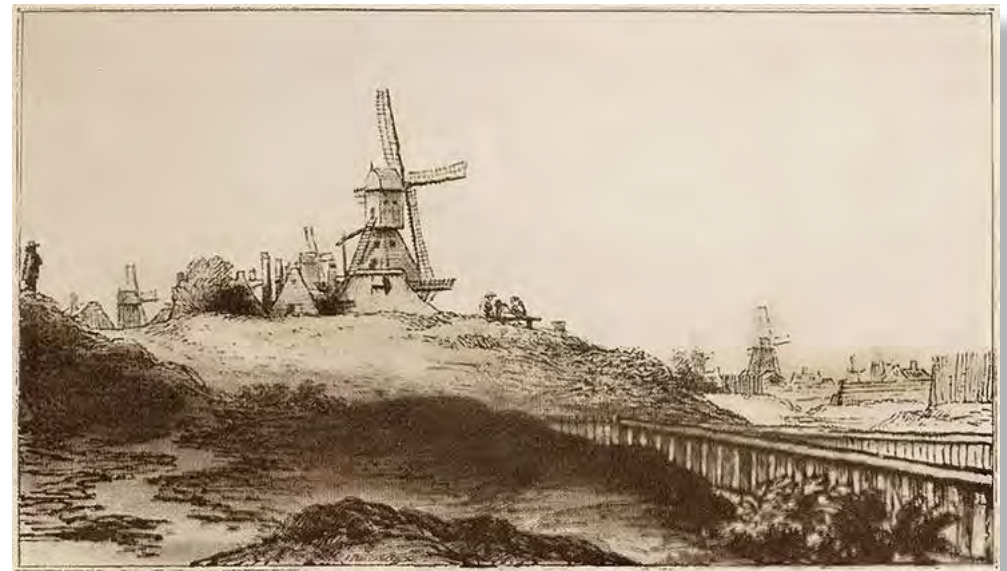
Boven: Het Fransenpad telde extreem veel inpandige huisjes die alleen via gangen bereikbaar waren. Afbeelding: SAA

Rechts: Pas na 1670 werden de bastions versteend en de muren gebouwd. Tot die tijd bestonden wallen en bastions uit opgeworpen aardhopen. Hier bolwerk Anjelier met moutmolen De Hooiberg.

zo'n nieuwe plek krijgen en werden binnenhoven gecreëerd waar die huisjes via een gang bereikbaar gemaakt werden. Zo kwam de Jordaan aan zijn honderden gangen naar inpandige huisjes.

Vierde Uitleg

Vijftig jaar later besloot de Vroedschap dan toch de rest van de omwalling af te maken. Maar intussen groeiden de bomen tot in de hemel en was de stad blij met extra ruimte. Van 1600 tot 1650 ontwikkelde zich het inwonertal van 60.000 naar 140.000, meer dan een verdubbeling in 50 jaar. De uitbreiding zou daarom deze keer juist ruimer worden aangelegd dan gepland. Voor de Jordaan betekende dat een verplaatsing van bolwerk Passeerder een tiental meters naar buiten en een iets wijdere bocht van alle hoofdgrachten. Die verplaatsing is het moment van naamsverandering van Passeerder naar Osdorp. De nood-vestgracht langs de aansluiting van Passeerder naar de oude wal heet vandaag Leidsegracht. De enorme problemen



waar de stad zich voor geplaatst zag, nl. de watersystemen van de niet-opgehoogde Jordaan met de wél opgehoogde Vierde Uitleg te koppelen, hebben hoofdbrekens gekost. Men besloot de Lijnbaansgracht niet door te trekken tot het vervolg voorbij de Leidsegracht. Die problemen heb ik eerder proberen aan te stippen in de het stuk over [Amsterdams waterstaat](#).

Aarden wallen

Tot slot moet er nog een misverstand uit de weg geruimd worden. De meeste afbeelding van onze bolwerken en vestingmuren vertonen een strakke natuur- of bakstenen opbouw, met uitzondering van de buitendijkse bolwerken. Alle bolwerken bestonden in eerste instantie uit opgeworpen afgeplatte heuvels en alle muren eveneens uit opgeworpen aarde. Pas toen de Vierde Uitleg achter de rug was



werd een begin gemaakt met het ‘verstenen’ van zowel bolwerken als muren. Het was zeker voorbij het jaar 1700 voordat de hele ring naar wens was en toen kon men van vooraf aan verder gaan met reparaties, iets dat tot de slechting niet meer gestopt is. Van die nog niet versteende bolwerken heeft Rembrandt er een aantal vastgelegd; de bekendste tekening is wel die van de Kleine Stinkmolen op bolwerk Passeerder/Osdorp (zie pag. 15).

Boven: De Raampoort was een waterpoort met een passantendoorgang. Tot aan het einde van de Brouwersgracht de Bullebak aangelegd werd, was dit de enige doorvaart van de stad naar de Singelgracht. Afbeelding: SAA

Links: Na de voltooiing van de Vierde Uitleg werden alle wallen en bolwerken 'versteend'. Op de voorgrond bolwerk Anjelier/Slotermeer waarop moutmolen De Hooiberg stond. Dan de Zaagmolenpoort en daar achter bolwerk Kartuyzer met korenmolen De Kat. Afbeelding: SAA

de pontbrug over 't IJ

1 april - 14 augustus 1945



De pontbrug over 't IJ

Van 31 maart tot 14 augustus 1945 lag over het IJ een pontbrug met een totale lengte van zo'n 280 meter. Door het stoppen van kolenleveranties waren de pontverbindingen in Amsterdam de een na de ander gestaakt. Dat was vooral problematisch voor de hongerende bevolking ten zuiden van het IJ die in de hoop om nog wat eetbaars te bemachtigen de blikken op noordelijk Noord-Holland richtte. Het overzetten van mensen die op 'voedseltocht' gingen, gebeurde met roeiboten. Daarvoor werd geen geld gevraagd, maar een deel van de verworven etenswaar. Met geld was niet veel meer te beginnen in de Hongerwinter.

Begin februari 1945 overlegde het stadsbestuur met de bezetter om tot een schipbrug te komen. De Duitsers gingen akkoord mits er een



beweegbaar deel van minimaal 40 meter bleef voor de scheepvaart die in opdracht van de Wehrmacht voer. In allerijl werd contact opgenomen met de Nederlandsche Scheepbouw Maatschappij en de Hollandsche Beton Maatschappij voor de technische uitvoering van de pontbrug en vooral voor het bewegend deel. Ook werd in het geheim overleg gepleegd met de 'illegaliteit', het ondergrondse verzet. Ook die en hun achterban in Engeland moesten hun fiat geven om te voorkomen dat de pontbrug door vliegtuigen aangevallen zou worden.

Vorige: De pontbrug in open toestand. Het beweegbare deel cirkelde richting Shell open. Dat gebeurde met lieren, totdat na de bevrijding een sleepboot ingezet kon worden. Afbeelding: Stadsarchief Amsterdam (SAA)

Boven: Wanneer het beweegbare deel open stond werden de kleppen van de pont opgehaald. De man met de fietstassen wordt aangesproken door twee geuniformeerden. Landwachten hadden de gewoonte een deel van het voedsel te confisqueren. Afbeelding: SAA

Links: De pontbrug in gesloten toestand. Op het moment van fotograferen maakte er een enorme hoeveelheid mensen gebruik van de brug. Afbeelding: SAA



Er werden zes gemeenteponten gereserveerd en voor het bewegende deel drie heibakken, een soort stalen pontons. In de pontfuike aan de De Ruyterkade en bij het Tolhuis kwam een pont te liggen. Vanaf de De Ruyterkade werden er aan die pont nog vier vastgemaakt, d.w.z. met zware ijzeren balken aan elkaar verbonden, deels gelast. Door de golfslag en ongelijke belasting door zwaardere wagens moesten de afzonderlijke ponten enigszins flexibel op en neer kunnen bewegen. Waar twee ponten aan elkaar grensden, werden de kleppen verwijderd, waarna een enkele klep over de naad tussen de ponten werd bevestigd om de hoogteverschillen op te vangen.

Boven: De pontbrug gezien vanaf de De Ruyterkade. Afbeelding: SAA

Rechts: Het bedienend personeel staat op het bewegend deel van de pontbrug te kijken naar de passerende sleep. Zodra die voorbij is zal dit deel weer op zijn plaats getrokken worden via de zware ketting die net in het zicht is. Afbeelding: SAA

De pont die aan de heibakken zou gaan grenzen, behield weer zijn beweegbare klep die opgehaald werd als het beweegbare deel open moest. Elke pont in de vaargeul werd aan voor- en achterzijde naar beide zijden gefixeerd door 100 meter lange staalkabels en een anker in de bodem van het IJ.

De heibakken lagen lager op het water dan het dek van de ponten. Die moesten dus verhoogd worden. Ze kregen zijschotten en daartussen werd zand gestort en daarna bestraat met klinkers. Zoals u ziet is stratenmaker op zee dan toch geen contradictie. Tot slot werd aan beide zijden een leuning aangebracht.



Vrijwilligers voor dit op zich best zware werk waren er genoeg. Ieder die ingezet werd, bleef alsnog gespaard van de 'Arbeitseinsatz'. Het aantal werkers aan de pontbrug liep in maart op tot 80. Ook voor de bediening van het te openen brugdeel was om dezelfde reden animo genoeg.

Beweegbaar deel

Omdat de vaargeul in het IJ langs de noordoever loopt was het meteen duidelijk dat het bewegende deel van de pontbrug dáár moest komen. De opening tussen de uiterste ponten bedroeg 55 meter terwijl de breedte van de heibakken 15 meter bedroeg. Door de met elkaar verbonden heibakken te laten opendraaien als een deur, scharnierend over een punt van de in de Tolhuisfuik gelegen pont, bleef



Rechts:

Op 5 mei 2016 werd ter herdenking van de pontbrug van 1945 voor één dag een pontonbrug over het IJ gelegd. De belangstelling om daar overheen te lopen was dermate groot dat men vooraf kaarten moest bestellen. Foto: Richard Mouw, bron: SAA



een doorgang over van 40 meter. Voor het in beweging brengen, waren op elke hoek lieren aangebracht die met staalkabels verbonden waren met punten op de wal. Om de doorgang weer te sluiten, trok een stel lieren op de heibakken, met kettingen naar de uiterste pont in de vaargeul, de boel weer strak. Daarbij werd de keten van ponten in de vaargeul als een snaar gespannen en tegen de heibakken aangetrokken. Het verschil was een afstand van iets meer dan een meter, een ruimte die nodig was om de breedte van 15 meter te laten cirkelen. De open ruimte moest net zo groot zijn als de diagonaal van de samengevoegde heibakken.

Na 5 mei werd een sleepboot ingezet voor het openen en sluiten van de heibakken. In de loop van de zomer kwam het kolentransport weer op gang en kon er nagedacht worden over het verwijderen van dit obstakel voor het eveneens op gang komend scheepvaartverkeer. De Valkenwegpont hervatte als eerste de dienst en op 14 augustus was het zover dat ook de Tolhuispont weer ging varen.

Voor de technische beschrijvingen hebben we dankbaar gebruik gemaakt van een artikel van J. Sierdsma in Ons Amsterdam jaargang 13 (1961).

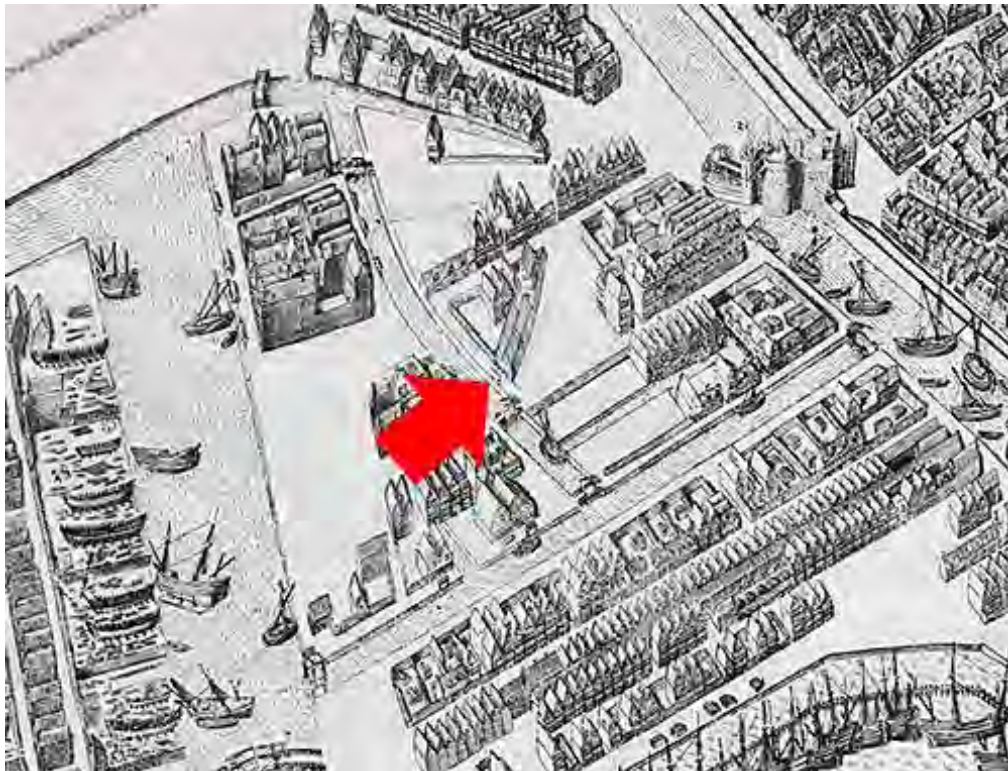


Schottenburch

het oudste pakhuys in Amsterdam?

Is de Schottenburch het oudste nog staande pakhuys in de stad?

Het dubbelpakhuis Schottenburch aan de Krom Boomssloot 18-20 zou het oudste nog overeind staande pakhuis in Amsterdam zijn. Het komt o.a. voor op de kaart van Pieter Bas uit 1597 (zie hieronder) en bovendien op bijna alle zeventiende-eeuwse kaarten, die de situatie van 1482 pretenderen weer te geven. Die situatie bleef noodgedwongen gehandhaafd tot de Eerste Uitleg van 1585. Dat betekent dat de Schottenburch in elk geval een pre-stedelijk pakhuis is en dat het pas door die stadsuitbreiding met de rest van de Lastage in de stad opgenomen werd. Hoe is dit te rijmen met de jaartalsteen “1636” in de gevel? In dat jaar moet een belangrijke verbouwing hebben plaats-





gevonden, die bijvoorbeeld betrekking kan hebben op het uitbreiden van de pakhuizen tot de nieuw vastgestelde rooilijn langs de tot stadsgracht vergraven Bijleveldsewetering, een afwateringssloot die de (buitendijkse) Lastage moest draineren. Vandaag noemen we die stadsgracht *Krom Boomssloot*.

Er spreekt nog meer voor een bouwdatum vèr voor 1636, namelijk de bouwhoogte. Al vóór 1636 werden pakhuizen met vier á zes pakzolders gebouwd, bijvoorbeeld op het Prinseneiland. Schottenburch heeft er maar drie. De veronderstelling is dat het dubbelpakhuis oorspronkelijk rechthoekig gebouwd is met twee gelijke trapgevels, zoals in de zestiende eeuw gebruikelijk was. Nadat de nieuwe rooilijn vastgesteld was, werden de twee pakhuizen verlengd en kregen

Boven: De Schottenburch van boven. Afbeelding: Google Maps

Rechts: Enkele soorten dubbelpakhuizen, zoals in de tekst besproken. Deze staan aan de Oudeschans. Afbeelding: SAA

ze de tuitgevels, zoals bij zeventiende-eeuwse utiliteitsbouw gebruikelijk werd.

Als dubbelpakhuis is Schottenburg ook weer tamelijk uniek. Bij vergelijkbare pakhuizen, die rond die tijd gebouwd werden, versmolten beide gevels met elkaar, soms zelfs tot de nok zodat een trapeziumgevel ontstond. Nu is het ook weer niet zo dat alle trapeziumvormige voorgevels een dubbelpakhuis bedekken. Er zijn veel voorbeelden van brede pakhuizen met zo'n gevel, waarbij de



raam- en/of deurorde verraadt dat er geen tussenmuur aanwezig is, bijvoorbeeld door een centrale inrijpoort. Dat geldt dan als één pakhuys. Verder is menig origineel dubbel zadeldak in de moderne tijd tot een trapeziumdak verbouwd om een verdieping te winnen. Toch zijn aan de Oudeschans, Brouwersgracht en Westelijke Eilanden nog dubbelpakhuizen te vinden, die hoogstens in de moderne tijd sterk gewijzigd zijn om ze voor bewoning geschikt te maken. De Schottenburch heeft het geluk gehad nooit in handen te zijn gevallen van een projectontwikkelaar en door een eigen stichting beheerd wordt. De grote foto op pagina 22 maakt duidelijk dat er geen enkele concessie gedaan is bij het geschikt maken voor bewoning. De vensters zijn niet vergroot en alle luiken zijn gebleven. Alleen de toegangsdeur naar de appartementen had beter gekund. Op een lucht- of satellietopname is ook te zien dat een deel van het dak van nr.18 bepaald lelijk uitgebouwd is (zie luchtfoto pag.24), maar dat blijft van de straat gezien onzichtbaar.

De omgeving van de Schottenburch geeft ook aanleiding te gelo-



ven in pre-stedelijke structuren. Op de kaart van Bas is te zien dat de perceel-richting afwijkt van de nieuw gerooide stadsgracht en straten. Langs de zijgevel van de Schottenburch loopt op de kaart het perceel schuin weg, parallel aan de pakhuizen. Die begrenzing kon



tot in de twintigste eeuw teruggevonden worden in de Schuinen- of Schevegang van de Koningstraat in de richting van de Keizerstraat. We weten alleen van recentere datum hoe het dubbelpakhuis gebruikt is. Rond de eeuwwisseling delen een brandstoffenhandel en een karrenverhuurder de ruimte, minimaal ook van de eerste verdieping. Later kwamen de verdiepingen in gebruik bij buurman Alex Meijer, de koffiebrander op Krom Boomssloot 16. De begane grond bleef voor de brandstoffen en karren.

Op een ongedateerde foto is het dubbelpakhuis bij twee bedrijven in gebruik. Op nr. 18 de brandstoffenhandel van Jan Rademaker en op nr.20 een karrenverhuurder C. Verkerk.

Op een foto uit 1936 blijken de verdiepingen in gebruik te zijn bij buurman Alex Meijer, de koffiebrander van nr.16. De benedenverdieping van nr.18 is bij de brandstoffenhandel van A.K.van Vliet in gebruik en nr.20 bij de karrenverhuurder (zie foto; bron: SAA).

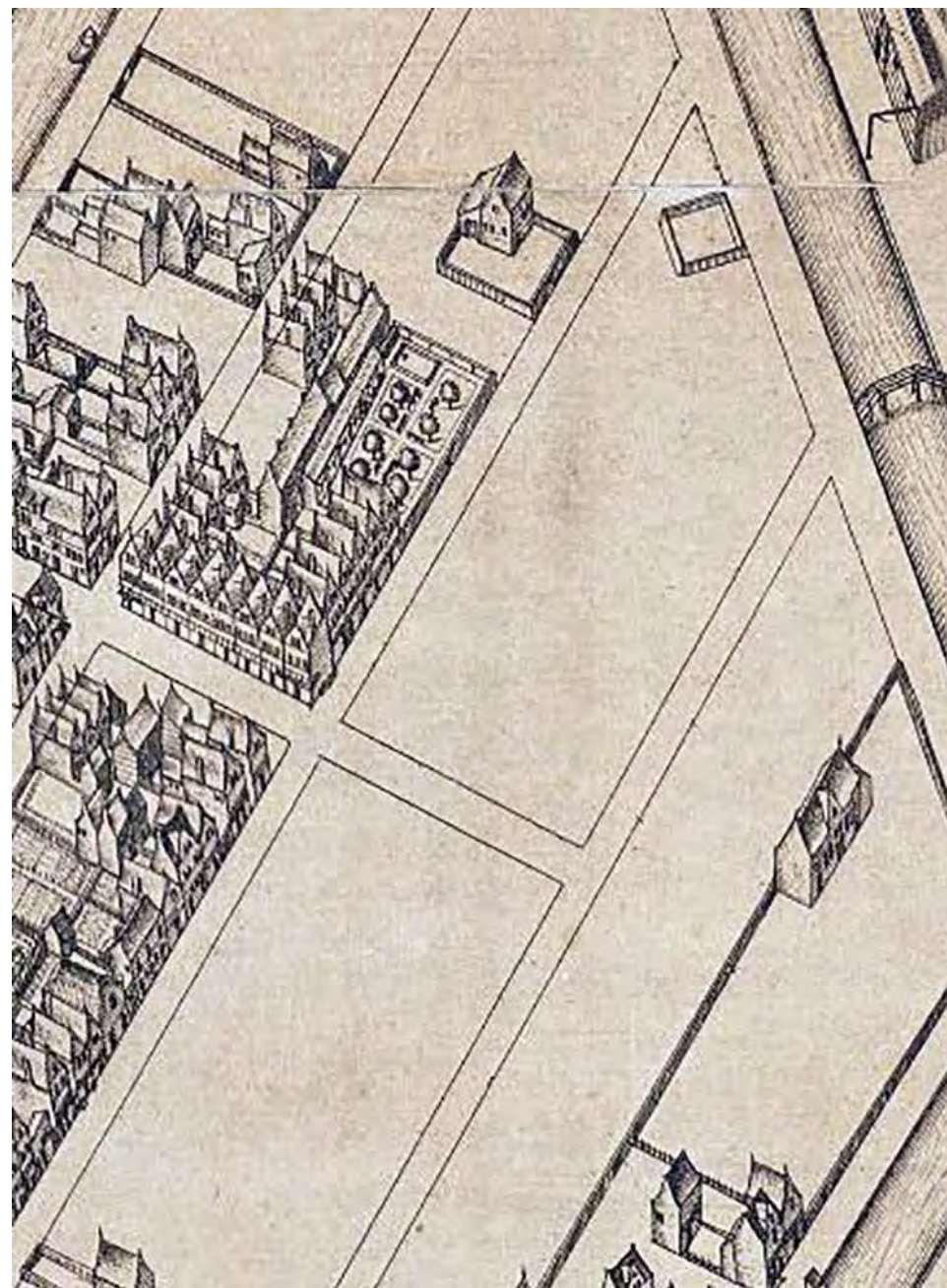


Slootstraat

herinnering aan 'der Stede Thuyn'

De Slootstraat is in de Jordaan een vreemde eend in de bijt. Hij past namelijk helemaal niet in de rest van de structuur. De reden daarvoor ligt in de Derde Uitleg van 1613 en de jaren daarna. Zoals de percelen aan de nieuwe hoofdgrachten als warme broodjes verkocht werden, zo moeilijk ging dat met de delen van de Jordaan zodra ze niet reeds bebouwd waren voordat de uitleg van start ging. De Anjeliërsstraat en de Tuinstraat bestonden reeds als paden in de ontginning, maar waren kort buiten de oude vestgracht, de latere Herengracht, al onbebouwd. Bovendien besloot het stadsbestuur één der weersloten te dempen, namelijk die tussen de sloten die vergraven werden tot Anjeliërsgracht en Egelantiersgracht (datzelfde gebeurde overigens ook tussen Rozen- en Lauriergracht). De geschiedenisboeken vertellen ons niets over de redenen daarvoor. Het idee dat het een verkeerde beslissing van de overheid was, wordt afgewisseld met de overtuiging dat er een vooropgezet doel was met het lege land langs de binnenvestgracht, de Lijnbaansgracht. Vooral langs de strakgetrokken Jordaangrachtjes gingen de grondstukken grif van de hand, ook aan redelijk welgestelde burgers. De grote vlakte tussen Egelantiers- en Anjeliërsgracht bleef leeg, het “Legevelt” zoals het ging heten. In 1620 had de stad op het terrein tussen Tuinstraat en Anjeliërsstraat ten zuiden van de dwarsstraten precies zes percelen weten te verkopen. De kaart van Balthasar Florisz van Berckenrode uit 1625 geeft daarvan een goed beeld (*afbeelding rechts*).

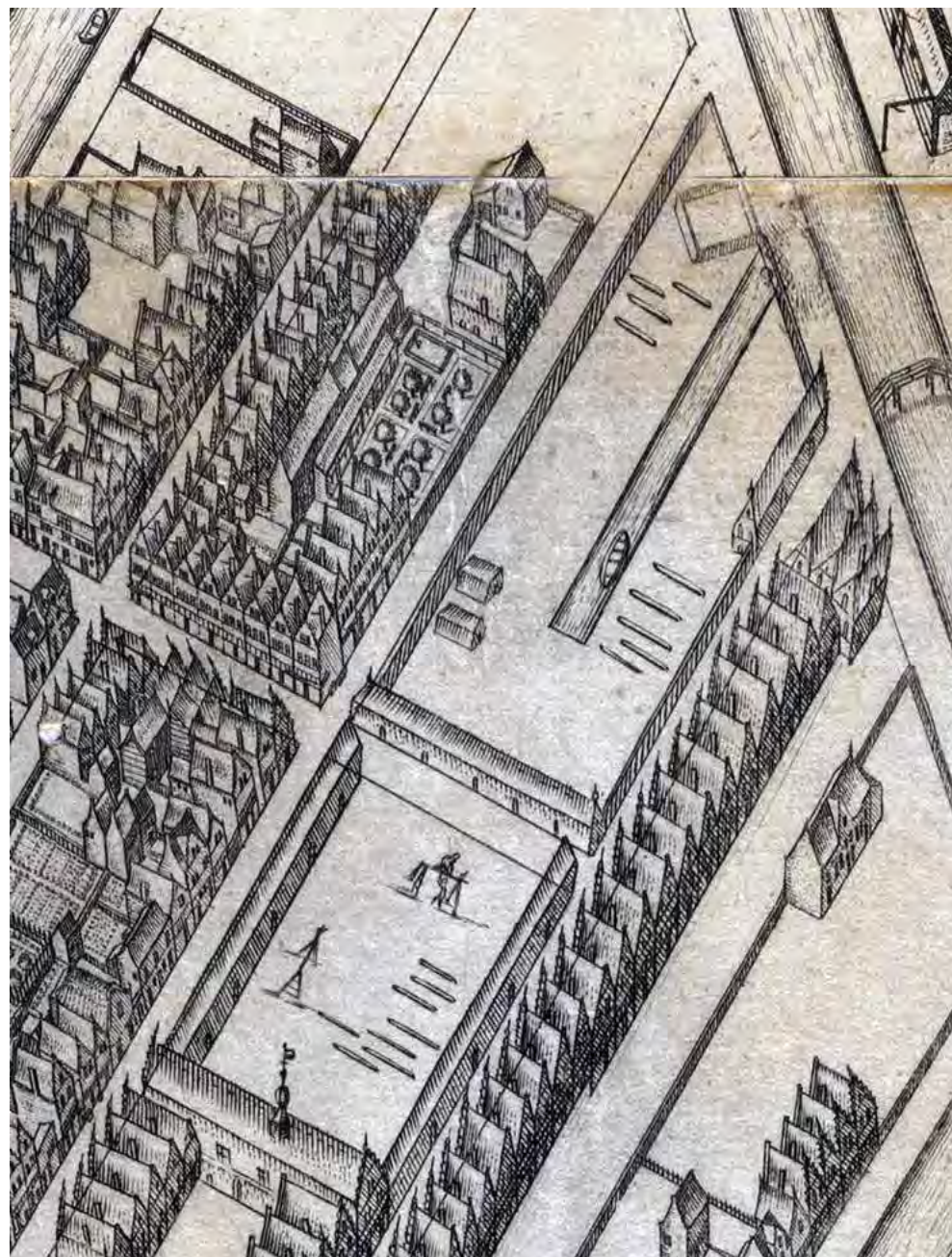
In 1630 begon de stad met de voorbereidingen voor het rooien van de Nieuwe Doelenstraat, die tot 1600 de schans aan de zuidzijde van de stad vormde. Een schans die door de Tweede Uitleg van 1586-1593 overbodig was geworden. Een van de eerste zaken die daarbij opgelost moesten worden was de verhuizing van de stadstimmertuin tussen het Rondeel en het voormalige klooster van de Nieuwe Non-



nen, dat aan het Sint Pietersgasthuis overgedaan was. In het oosten grensde die tuin aan de Kloveniersdoelen.

Het nieuwe terrein dat het stadsambt toegewezen kreeg, was dat “Legevelt” in de Jordaan. Als we al weinig weten van de machinaties rond het Legevelt, helemaal niets is bekend over de sloot die door de nieuwe stadstimmertuin kwam te lopen. Nu bevond die sloot zich exact halverwege de Anjeliers- en Egelantiersgracht en het is dus redelijk verantwoord aan te nemen dat deze sloot een overblijfsel is van de oude weersloot, waarvan de rest tot de Prinsengracht gedempt was. De timmertuin reikte van Lijnbaansgracht tot even voorbij de latere Ratelwachtsteeg die nu opgeheven is en opging in een binnenplaats achter de Theo Thijssenschool in de Anjeliersstraat. De timmertuin werd in de periode 1630-1631 ingericht; in de loop van de jaren die volgden werden loodsen en schuttingen rond het terrein geplaatst waardoor een gesloten terrein ontstond. In de Tuinstraat kwam een poort ter hoogte van het huidige huisnummer 222, hoek Madelievenstraat. Over de sloot bij de Lijnbaansgracht zien we op kaarten een brug in de kade langs de Lijnbaansgracht. In de loop der jaren raakt het terrein steeds meer bebouwd, wat we op de bijgewerkte versies van de kaart van Balthasar Florisz kunnen waarnemen (*afbeeldingen rechts en volgende pagina*).

Dat we zo precies weten waar de poort was, komt door de vondst van een gevelsteen in het bewuste pand: D.POORT.VAN.D.STETVIN met het jaartal 1661. Dat jaartal markeert de voltooide verhuizing van de “stedetuin” naar het Weesperveld. Gelijktijdig wordt de sloot op het terrein gedempt en het geheel bouwrijp gemaakt. Pas toen zijn zowel Madelievenstraat als Ratelwachtsteeg gerooid en bebouwd. De gevelsteen bevindt zich vandaag in de collectie bouwfragmenten van het Rijksmuseum.

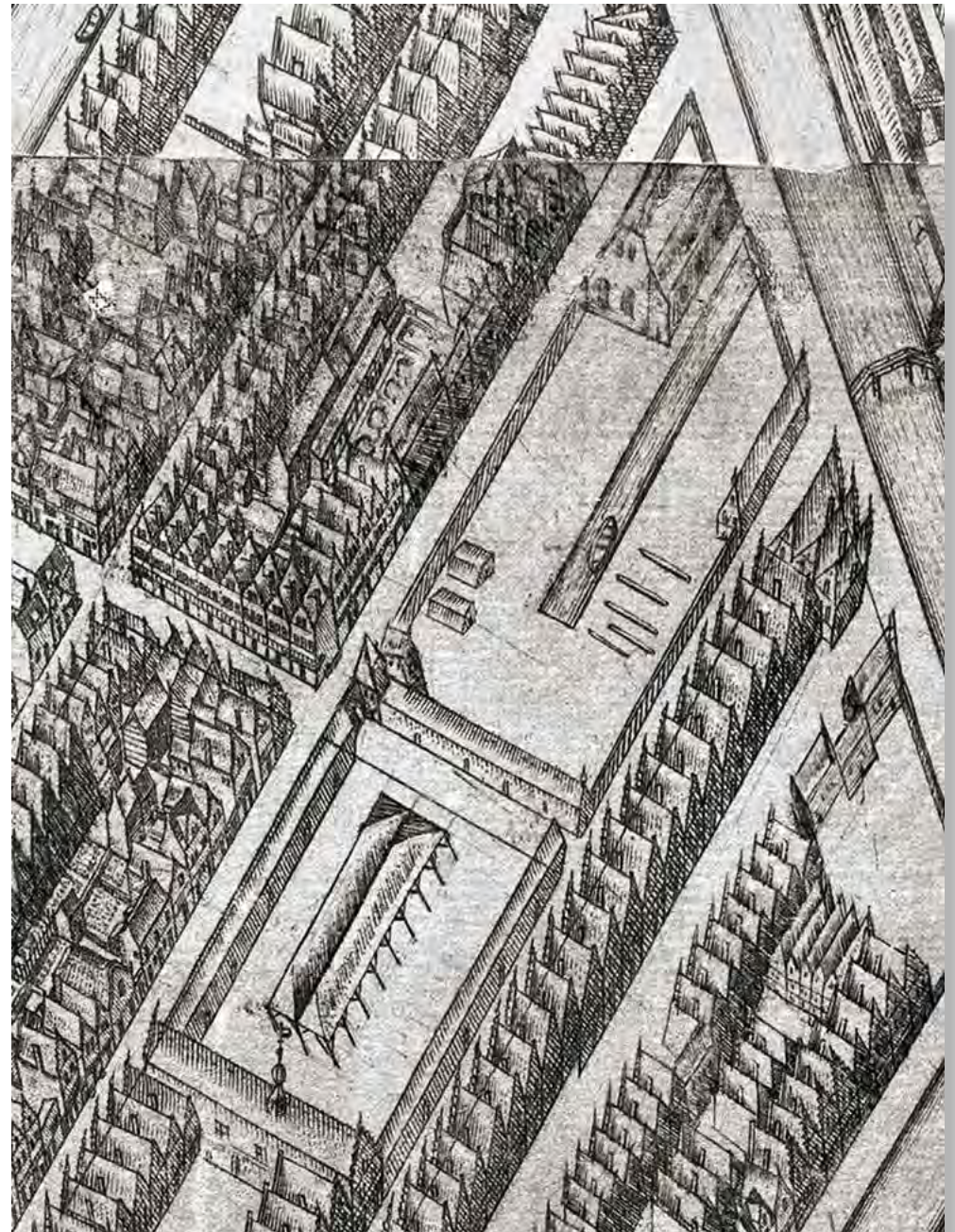


J.Z.Kannegieter levert een beschrijving van de timmertuin: *Op de Westelijke helft bewaarde men grote voorraden hout, voor de aanvoer waarvan een in de Baangracht uitmondende sloot diende. Zij doorsneed dit gedeelte in de lengte, maar eindigde op enige afstand van het dwarsgebouw. De andere helft, omringd door loodsen voor schrijnwerkers, smeden, slotenmakers, wagenmakers enz., was de timmerwerf. Deze werd aan de Oostzijde afgesloten door een vrij fors gebouw, dat midden op het dak een klein torentje met "horologie" droeg. In dit z.g. timmer- of werkhuis bevonden zich "afgeschutte vertrecken", waarin "timmerluydenkisten" en "kassen", de laatste zeker wel goed voorzien van gereedschappen. De chef van de Steetuin prijkte met de oude titel fabriekmeester, maar hij was toch een geheel ander personage dan de vroegere, gelijknamige functionarissen, die steeds tot de regentenkring behoorden. Sedert de reorganisatie van 1633 berustte de leiding van de dienst der publieke werken volledig bij het college van thesaurieren. Aan het hoofd van het werkvolk stond nu een technicus, die men ook fabriekmeester noemde, ofschoon zijn bevoegdheden beperkt bleven tot toezicht op de werkplaatsen, uitdeling der taken, uitbetaling van lonen, enz. Vandaar ook dat hij domicilie moest houden onmiddellijk bij de Tuin. Als ambtswoning diende een vrij groot pand, staande aan de Anjelijsstraat, net buiten het gebied der werven. Aan de Westzijde werd het begrensd door het timmerhuis, aan de*

Pag.27: Fragment van de stadskaart door Balthasar Florisz van Berckenrode uit 1625. De uitsnede komt overeen met de fragmenten op de volgende pagina's.

Pag.28: Hetzelfde fragment uit de kaart van 1647.

Pag.29: Alhoewel de datering van deze versie ook 1647 luidt zijn hierop een groot aantal wijzigingen aangebracht. De grootste wijziging is ongetwijfeld de vervanging van het oude stadhuis door het nieuwe, volgens het laatste ontwerp van Jacob van Campen. De stadstimmerhuis heeft zijn maximale bebouwing bereikt. Alle kaarten komen uit het Stadsarchief Amsterdam.





Boven: Iemand als Ludwig Willem Reymert Wenckebach kon nog wel het karakteristieke van de Slootstraat zien via deze tekening van de Slootstraat in 1905. Vergelijk deze tekening eens met de foto op pagina 26 uit 1930.

Oostzijde door een perceel, waarin het waagdragersgilde zijn zetel had. opgeslagen. Een tweede op stadskosten gebouwd huis vond men binnen het gebied aan de kant van de Tuinstraat, op de plaats, waar later de Westerhoek van de Madelievenstraat (derde van de Egelantiersgracht) zou worden gevormd. Hier woonde de ondermeester, "baes" of onderfabriek van de Steetuin, een ambtenaar die in rang op de fabriekmeester volgde. Op de kaart van ± 1647 ziet men dicht bij boven aangeduide plek niet één, maar twee huisjes getekend. Genoot de ondermeester het gezelschap van een buurman? Deze kan dan de "statstratenmaecker" zijn geweest, over wie in een begrafenisaantekening wordt gesproken. Eveneens binnen de omheining stond het "packhuys", een groot gebouw op de hoek van de Lijnbaansgracht en de Tuinstraat. Merkwaardig is het dat men in de jaren vijftig of kort daarvoor nog een nieuw huis optrok. Vermoedelijk (dit is de enige verklaring die ik kan geven), maakte men toen van de twee boven vermelde woninkjes één geheel.

In 1659 besloot het stadsbestuur de timmertuin te verhuizen naar het Weesperveld. Daar zouden de nieuwe werven van het stadsambt komen. Kannegieter gaat verder: Afgebroken werden het Westelijk dwarshuis en de loodsen op de timmerwerf, Staan bleven dus het timmer- of werkhuis, de woningen van de fabrieksmeester en de onderfabriek, resp. in de Anjeliërs- en Tuinstraat, en het pakhuis. De 8e en 9e Januari 1660 brachten burgemeesteren en thesaurieren deze opstellen, in veiling. Totaal 93 nummers. Wat het timmerhuis betrof, de verkopers lieten weten, dat het moest dienen voor negen onderscheidene percelen, dat het inwendig geheel zou worden ont ruimd en gesloopt, dat het "gantsche toorentge met het horologie" zou worden verwijderd en het dak gedicht, dat dus alleen de romp kon worden aanvaard. In het midden, "langhs doorgaende" onder

de grond, lag een fundament. Hiervan mochten de kopers gebruik maken om "haer scheytmuyren met bogen over te slaan", Voorts zegden burgemeesteren en thesaurierem toe, dat zij in de houttuin de sloot "ofte invaert" zouden laten dempen, de palen, schoeiingen, brug en alle overige "timmeragiën" laten wegnemen.

Het voorstel van het stadsbestuur om de gedempte sloot tot straat te maken, wekt verbazing. Waar ten oosten van de Madelievenstraat de ruimte tussen Anjeliërs- en Tuinstraat niet bebouwd werd, ontstonden ruime tuinen zonder inpandige bouwsels. Op dezelfde breedte kwam ten westen van de Madelievenstraat een aan twee zijden bebouwde tussenstraat, die het bouwblok zó krap maakte dat de huizen aan Anjeliërs- en Tuinstraat ter plaatse rug-aan-rug stonden met de huizen aan de Nieuwe Tuinstraat, zoals de nieuwe straat moest gaan heten. Die werd in de volksmond al gauw Slootstraat genoemd en zoals vaker was de volksmond de winnaar in de strijd om de uiteindelijk officiële naam. De ter beschikking gekomen bouwgrond vond gretig aftrek en de snelheid waarmee die bebouwd werd stemde het stadsbestuur tot tevredenheid. Het lijkt erop dat in 1665 de ruimte volledig bebouwd was.

De krapte van de percelen langs de Slootstraat maakte dat bij de grote saneringen in de twintigste eeuw nagenoeg de hele straat gesloopt werd. Op het nieuwste stadsplan kennen we alleen nog Slootstraat 2 en 1/3 en dat ook alleen maar omdat die vastgebouwd staan aan respectievelijk Madelievenstraat 8 en 10. De straat zelf heeft plaatsgemaakt voor een ruime gemeenschappelijke tuin met muziekiosk voor de huizen aan Anjeliërs- en Tuinstraat.

Rechts: Deze foto van Slootstraat 5-7 is in 1930 gemaakt voor Ir. Bakhoven om naar de minister te zenden om een bedrag beschikbaar gesteld te krijgen voor het aankopen van krotten





Zoektocht naar een straatveger

door Ria Scharn

In week 37 stond er een prachtige foto in het Digitaal Weekblad, met de vraag: waar staat deze straatveger? Zandhoek? Daar moest ik inderdaad aan denken, maar die mogelijkheid viel meteen af, want waar waren dan de huizen met de hoge houten trappen? Na zonder succes allerlei mogelijkheden bekeken te hebben, gaf ik het op en wachtte de oplossing in week 38 af. Het Damrak dus, met rechts een stukje van de Korenbeurs. Ja, dat kon natuurlijk, want de situatie leek erg op de andere getoonde foto.

Toch was ik niet tevreden met deze oplossing. Was het Damrak in 1910 nog wel zo smal? De tweede foto is van vóór 1870, maar dan zou de vermelding van het jaartal 1910 bij de straatveger er wel heel ver naast moeten zitten. Stond de Korenbeurs er nog wel in 1910 en wanneer werd de Beurs van Berlage eigenlijk gebouwd? Geen tramrails in de straat? Wanneer reed de eerste tram over het Damrak? Daar moest ik het mijne van weten. Uit wat research bleek dat de Korenbeurs in 1884



werd afgebroken en de Beurs van Berlage gebouwd in de periode 1898 – 1903. De eerste paardentram reed al in 1876 over het Damrak. Een detail uit een mooie oude kaart uit 1882 laat deze tramlijn zien die keurig een bochtje maakte om de Korenbeurs. De rails hadden daarom zichtbaar moeten zijn op de foto.

Boven: Detail uit een kaart van 1882; de uitsnede laat het Damrak met de Korenbeurs zien. Kaart: Stadsarchief Amsterdam (SAA)

Rechts: Het Damrak, gefotografeerd tussen 1860 en 1870. Foto: SAA





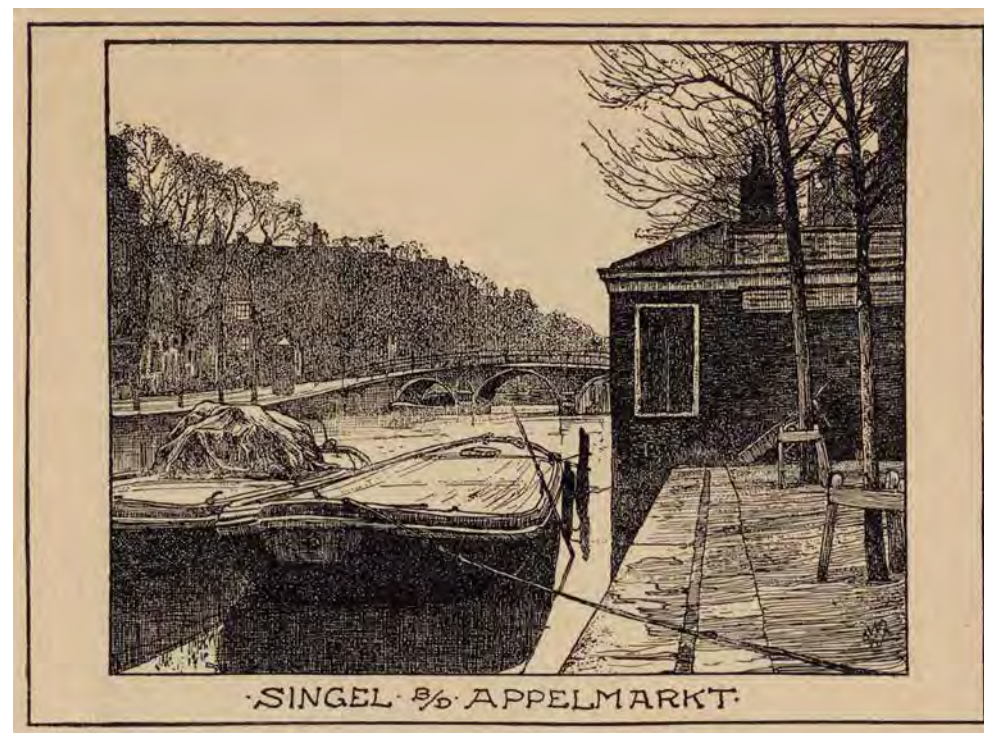
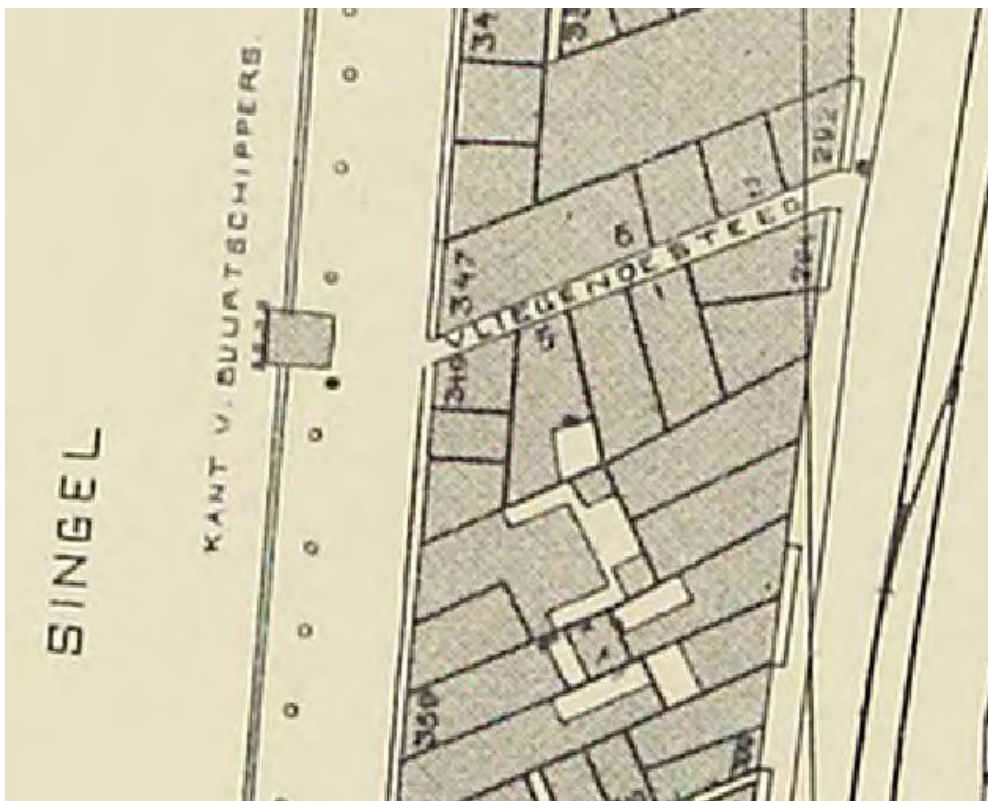
De daklijn van het gebouwtje rechts op de quizfoto is heel anders dan die van de Korenbeurs. Er zijn niet veel foto's uit die tijd, maar op bovenstaande foto zie je dat die duidelijk veel steiler opliep. De huizen op de achtergrond kloppen niet met die op foto's van het Damrak. De steeg rechts naast de straatveger zou de Oudebrugsteeg moeten zijn, maar ziet er hier wel erg smal uit. De foto rechts uit 1888 toont een veel breder Damrak mét tramrails en de ruime ingang van de Oudebrugsteeg. Duidelijk is nu wel dat de straatveger niet op het Damrak stond, maar waar dan wel?

*Boven: Detail uit een foto van het Damrak met de Korenbeurs. Foto: SAA
Rechts: Het Damrak, na de verbreding van 1883-'84. Foto: SAA*

Een paar specifieke zaken vallen op. Het gebouwtje dat vermoedelijk langs de waterkant staat en het huis meteen links naast de straatveger dat vier ramen breed is. Dat zie je niet zo vaak in de oude stad. Voorbij de steeg staat als tweede een dubbel pand, ook vier ramen naast elkaar met daartussen nog iets dat op een klein raampje lijkt. Het kleine gebouwtje zou toch te vinden moeten zijn op een oude kaart? Vaak gebruik ik bij het zoeken een heel goede kaart uit 1900 die op de Beeldbank staat, maar nergens was een dergelijk gebouwtje te vinden. Ik bedacht dat het beter zou zijn om eerst eens



naar een kaart uit 1910 te zoeken en vond een zeer gedetailleerd exemplaar dat in onderdelen op de Beeldbank staat. Eerst zocht ik naar de Gelderse kade, want die vertoont ook wel overeenkomsten met de gevelwand op de foto, maar geen gebouwtje aan de kade en nergens huizen zoals bij de straatveger. Toch was ik ervan overtuigd dat dit in de oude stad moest zijn en zocht verder. Op blad J4 van de kaart was het raak. Daar stond een gebouwtje afgebeeld aan het Singel tegenover de ingang van de Vliegende steeg tussen de huizen 347 en 349. Zou het daar kunnen zijn? Een vergelijking van de straatvegerfoto met de huidige situatie stemde meteen al hoopvol, want dat leek toch wel erg veel op elkaar?



De steeg rechts van de straatveger zou dan de Vliegende steeg moeten zijn. Klopt dat? Zo te zien is er niet veel veranderd in ruim honderd jaar! Het tweede dubbele pand vanaf de hoek heeft inderdaad kleine raampjes midden tussen de andere vier ramen in. De gevelijsten zijn identiek en ook de volgende twee panden stemmen overeen met de situatie uit 1910. Dan blijft natuurlijk nog de vraag of het pand met de vier ramen links van de straatveger er ook staat? Nee, nu niet meer in ieder geval, want daar staat het kantoorgebouw dat Gerzon hier in 1923 liet optrekken. Op zoek dus naar een afbeelding van vóór die tijd.

Boven: Tekening van de Appelmarkt door Wenckebach rond 1900; bron: SAA
Links: Detail uit de kaart van PW uit 1910; bron: SAA



Deze prachtige tekening uit 1886 van J.M.A. Rieke (bron: SAA) toont het Singel met de Appelmarkt en de R.K. kerk De Krijtberg aan de rechterkant. Middenin de gevelrij zien we de Vliegendesteeg. Alle gezochte details zijn hier duidelijk te herkennen. Aan de rechterkant van de steeg is het dubbele huis met de kleine raampjes in de gevel goed te zien en aan de linkerkant zien we als tweede het gezochte brede pand met de vier ramen. Tenslotte ontwaren we aan de waterkant het gebouwtje van de straatvegerfoto! De ene keer wordt het vermeld als 'marktmeestershuisje' en op de kaart uit 1910 als



‘kantoor voor buurtschippers’, waaruit blijkt dat het in de loop der jaren meerdere bestemmingen heeft gehad. De Appelmarkt zou hier nog tot 1895 blijven en verhuisde toen naar de nieuwe locatie bij de Marnixstraat. Hiermee eindigt dan de zoektocht naar onze straatveger. We hebben hem gevonden!

Ria Scharn

Boven: Nog eens de quizfoto met de straatveger om te vergelijken met de huidige situatie op de Street View links. Foto: Spaarnestad Photo, collectie: Het Leven.

Links: Googles Street View van de huidige situatie van het dubbelhuis Singel 351-353 met links de ingang van de Vliegendesteeg.



pothuizen
nader bekeken

Twee collega-stadsgidsen van 'Mee in Mokum' raakten in discussie omtrent het bijzondere pothuis van café De Druif op het Rapenburgerplein. Het volgt namelijk het pand de hoek om van Nieuwe Herengracht naar het plein. Dat had de één nergens anders kunnen ontdekken, de ander vond een tweede exemplaar op de Herengracht, hoek Beulingstraat. Ze kwamen er niet uit en besloten onze redactie eens te mailen met de vraag: waarom niet ook elders bij gelijksoortige hoekhuizen?

Het antwoord was simpeler dan gedacht: het was uitdrukkelijk verboden dat pothuizen de rooilijn de hoek om volgden. In de vroegste

keur, voor zover gevonden, de *Ordonnantie van timmeren en royen* van 1565, wordt bepaald dat *pothuyskens* maximaal 5½ voet (Amsterdams) hoog en 4 voet diep mochten zijn. De helling van het afdak diende 'n ½ voet te bedragen. In de praktijk was dit steeds een plaat natuursteen (Arduiner). Pothuizen mochten alleen langs de vóórgevel

Links: Middeleeuws woon/winkelhuis Nieuwendijk 75, met luifel en pothuis.

Aquarel van Hendrik van Kranenburgh, 1774

Afb: SAA

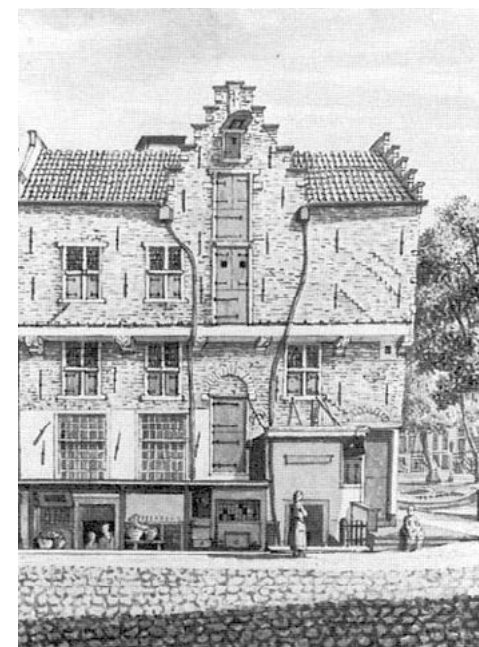
Rechts: Herengracht 232 met puthuis tegen de zijgevel Hartenstraat. Afb; VVAB



gebouwd worden. Waarom de twee genoemde voorbeelden dan toch rond de hoek gebouwd zijn en er heel veel voorbeelden van pothuizen langs de zijgevel zijn, heeft alles te maken met de recalcitrante aard van de Amsterdammer. Voor het hardnekkig overtreden van de keuren, de middeleeuwse variant van ons BWT, APV, WVR en nog wat wetten en verordeningen en voor het eigenzinnige gebruik van de vrije ruimte waren ook historische redenen.

Jaap Evert Abrahamse verklaart in zijn boek *De Grote Uitleg van Amsterdam* het in gebruik zijnde deel van de openbare weg door aanwonenden, de 'stoepenzone', als volgt.

In het prille bestaan van Amsterdam lagen alle wegen op dijken, kaden en andersoortige verhogingen. De aanwonenden waren verantwoordelijk voor het onderhoud en instandhouding van het dijkvak voor zijn grondstuk. Als er aan beide zijden aanwonenden waren, was de begrenzing precies op de as van de weg. Dit alles werd door de stad geregeld in de *verhoefslaging*. Uit dit gegeven ontstond de gewoonte van de aanwonenden een flink deel van de weg voor privédoeleinden te gebruiken en zolang het verkeer er maar geen hinder van ondervond bemoeide de overheid zich daar zo min mogelijk mee. Zo werd – en wordt vandaag nog steeds – ingesleten misbruik tot gewoonterecht.





Hoe dat er uit zag hebben we een tijdje geleden in deze kolommen gezien toen het over winkels en hun voorlopers ging. Grote luiken voor de ramen werden overdag toonbanken met luifels erboven. Alle deuren en ramen draaiden naar buiten open, iets dat pas eind zeventiende eeuw uitgebannen werd. Trappen vond je niet in middeleeuwse huizen; dat ging buitenom. Later ontstond uit de buitenwaartse trap de stoep. Elke vierkante meter woonoppervlak werd volledig

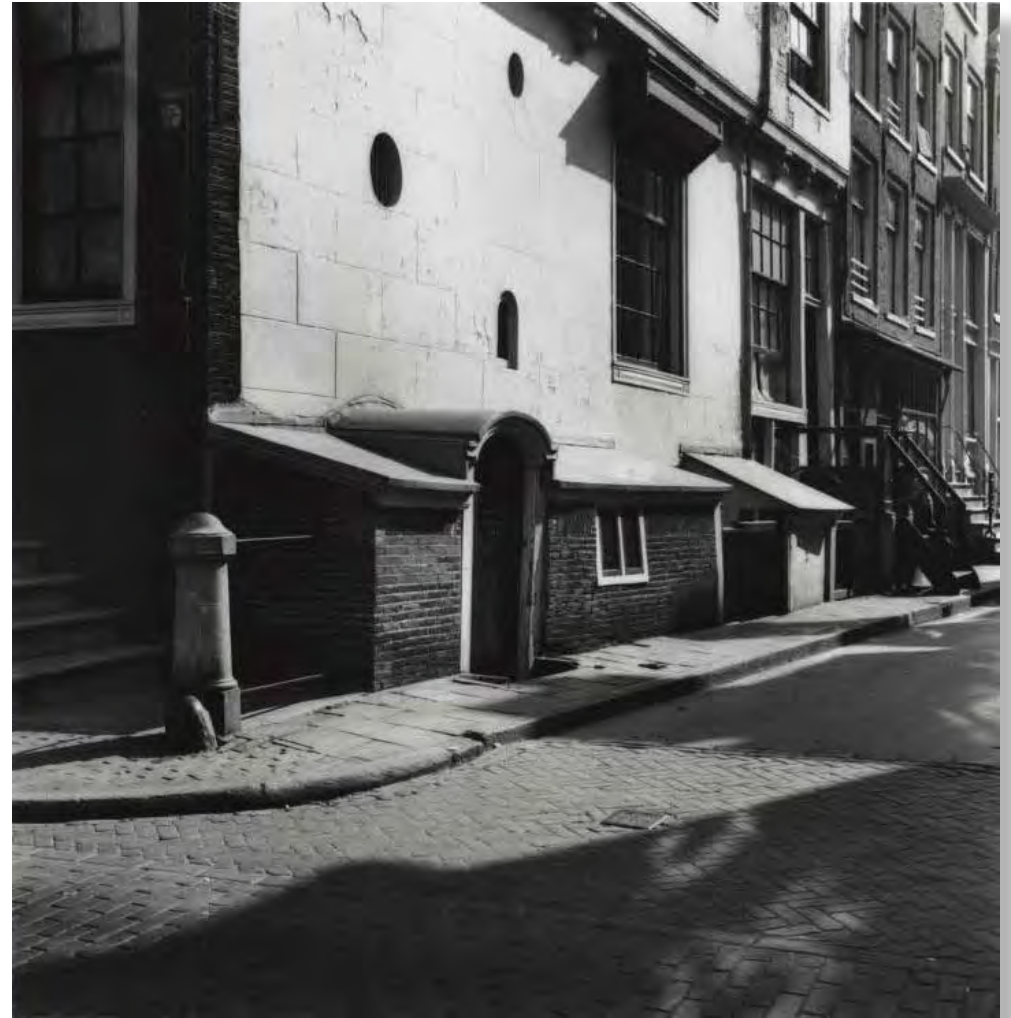
Boven: Pothuizen Oudezijds Achterburgwal 210-212. Voorbeelden van gesloten pothuizen zonder toegangsdeur vanaf de straat en slechts een klein venster in een zijmuurtje. De pothuizen zijn volgens voorschrift langs de voorgevel aangebracht. Foto: SAA

Rechts: Pothuizen Oudezijds Achterburgwal 201, hoek Rusland. Dit is huis 'De Werkende Kuiper'. Er is een pothuis langs de voorgevel (OZAB) en een laag pothuis langs de zijgevel (Rusland) aangebracht. Foto: SAA

uitgebuit en de meters die niet direct nodig waren werden verhuurd. Kelders en souterrains vonden gretig aftrek bij armoedzaaiers en kleine ambachtslieden. Die kregen een eigen ingang en mogelijkheden om waren uit te stallen. Ziedaar de geboorte van het pothuis. De stoepzone is gedurende de Derde en vooral de Vierde Uitleg in de zeventiende eeuw uitgerijpt. De overheid werd de beheerder van de openbare ruimte en het aanleggen en onderhouden van straten. Een strook van 4 voet langs de gevel was ter beschikking van de bewoners om een stoep te kunnen maken. De pothuizen in de oude stad en in de Derde Uitleg werden gedoogd maar in de Vierde Uitleg ontmoedigd. Het middel dat zij daartoe hanteerde was een belasting op uitbouwsels, met uitzondering van de stoep. Die belasting bestaat tot vandaag de dag in de vorm van precario. Die 4 voet



en de kade was voor rekening van de bewoner te bestraten, de weg zelf was voor rekening van de stad, maar was natuurlijk allang in de grondprijs doorberekend. Wat ons voor het stadsbestuur inneemt, is het feit dat de betaling van deze precario niet aan de stad maar aan de rentmeesters van het Aalmoezeniershuis plaatsvond. De term pothuis zou ontstaan zijn uit het puthuis, tenminste volgens



Boven: Pothuizen Herengracht 77, hoek Korsjespoortsteeg. Niet in beeld is het gesloten pothuis langs de voorgevel. Tegen de zijgevel staan twee pothuizen, waarvan één met toegangsdeur. Foto: SAA

Rechts: Pothuis Herengracht 394, hoek Leidsegracht. Huis 'De Vier Heemskinderen'. De vlakke hardstenen dekplaat van het tegen de zijgevel aangebracht pothuis fungeert als stoepbordes. Foto: SAA



Theo Rouwhorst in een artikel voor de Vereniging Vrienden Amsterdamse Binnenstad (VVAB). Bij gebrek aan waterleiding of een waterput ving iedereen regenwater op en bewaarde dat op een of andere manier. Dat gebeurde o.a. in opvangbakken tegen de gevel en onder de ramen. Om het water niet te laten vervuilen door straatvuil werd de opvangbak overbouwd met een puthuis. De redenering ziet Theo Rouwhorst ondersteund door een tekening van een huis aan de Herengracht, hoek Hartenstraat, waarop te zien is dat twee regenpijpen naar zo'n puthuis leiden (afbeelding pag. 39).

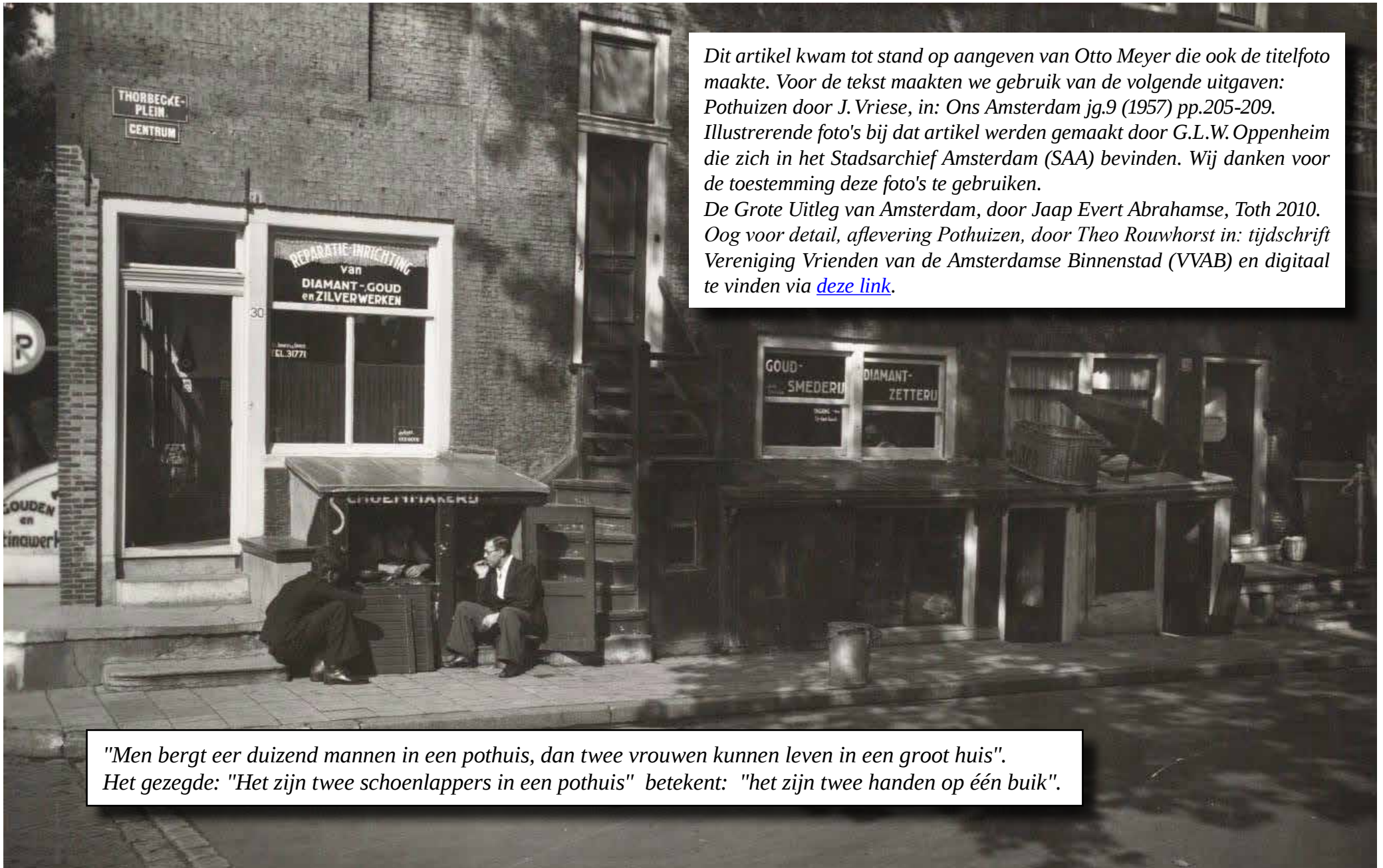
Boven: Een voorbeeldig gerestaureerd pothuis langs de voorgevel van Vijzelgracht 4, een der Wevershuisjes. Foto: SAA

Rechts: Op een foto uit ±1910 zit de schoenmaker in zijn pothuisje te werken. Foto: De Magische Stad

Waar men het wel over eens is, is dat pothuis niets met potten en pannen te maken heeft, ook al zijn er diverse voorbeelden van pothuizen gevonden die een keuken herbergden.

Er bestonden vele soorten pothuizen met typische vormen die uit het gebruik voortkwamen. De eenvoudigste waren gesloten pothuizen die alleen vanuit het huis bereikt konden worden en hoogstens een klein raampje hadden. Dit was ordinaire 'landjepik' ter vergroting van het woonoppervlak ten kosten van de openbare ruimte. Pothuizen die wél van buiten te betreden waren, onderscheidden zich in de afmeting van de toegangsdeur; van een luik voor een mangat tot een verhoogde toogdeur waardoor men bijna rechtop door naar binnen stapte. Als bijschrift bij de afbeeldingen laten we nog verdere verdeling in typen pothuizen zien.





Dit artikel kwam tot stand op aangeven van Otto Meyer die ook de titelfoto maakte. Voor de tekst maakten we gebruik van de volgende uitgaven: *Pothuizen* door J. Vriese, in: *Ons Amsterdam* jg.9 (1957) pp.205-209. Illustrerende foto's bij dat artikel werden gemaakt door G.L.W. Oppenheim die zich in het Stadsarchief Amsterdam (SAA) bevinden. Wij danken voor de toestemming deze foto's te gebruiken. *De Grote Uitleg van Amsterdam*, door Jaap Evert Abrahamse, Toth 2010. Oog voor detail, aflevering *Pothuizen*, door Theo Rouwhorst in: tijdschrift *Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad (VVAB)* en digitaal te vinden via [deze link](#).

"Men bergt eer duizend mannen in een pothuis, dan twee vrouwen kunnen leven in een groot huis".
Het gezegde: "Het zijn twee schoenlappers in een pothuis" betekent: "het zijn twee handen op één buik".



In de Nieuwsbrief van oktober 2016 publiceerde de **Stichting NDSM Herleeft** een overzicht van de droogdokken die de verschillende werven in Amsterdam-Noord ter beschikking stonden. Wij nemen met toestemming dit overzicht hier over. [Bezoek ook hun site.](#)

Een van de specialiteiten bij de **Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij** werd, zo zou later blijken, het bouwen van drijvende droogdokken. Er zijn totaal 9 dokken gebouwd (waaronder een tussensectie als verlenging van een der eerder gebouwde dokken). De bestemmingen waren Amsterdam, Rotterdam, Curaçao en Soerabaja. De eerste uit deze rij was het in 1898 gebouwde Wilhelminadok voor de Amsterdamsche Droogdok Maatschappij (ADM). Het bouwen an sich was ongetwijfeld geen probleem, het vinden van een geschikte bouwlocatie wel. Op de NSM werf was het bouwen uitgesloten vanwege de afgesloten ligging van de werf. Het dok zou na voltooiing vanwege de grootte nooit het IJ kunnen bereiken en dus ook niet de ADM werf aan de overkant van het IJ (noordoever). Maar wat bleek de oplossing?

Het was in het voorjaar van 1878 toen de gebroeders von Lindern, na naturalisatie (1851) van Lindern, zijn begonnen met de aanleg van de Nederlandsche Droogdok Maatschappij in de Buiksloter-

hampolder, eveneens aan de noordelijke IJ oever (zie afb. hieronder). Deze NDM is niet te verwarren met de ruim dertig jaar later gestarte Nederlandsche Dok Maatschappij in de Noorder IJ polder. De gebroeders hebben een drijvend dok laten bouwen dat deels in Alblasserdam is geassembleerd (*Het dok werd in delen in Alblasserdam gebouwd en pas in Amsterdam geassembleerd -red*). Dit dok, het Koningsdok genoemd, is op de nieuwe werf in gebruik geweest tussen 1879 en 1884 en was gelegen aan de westkant van de werf. Vanuit dit dok zijn in 1884 twee barken te water gelaten, t.w. de *F. H. von Lindern* en de *Gezusters van Haften*. In dat jaar ook is – na liquidatie – het werfterrein (40.720m²) overgenomen door de ADM (opgericht in 1877) dat meer oostelijk gelegen was. Het Koningsdok is aanvankelijk blijven liggen op de oorspronkelijke locatie. Op een foto die gemaakt is tijdens het te water laten van een deel, het vlak,



Rechts: Op een stadsplattegrond van 1881 staat het terrein van de Nederlandsche Droogdokmaatschappij Van Lindern & Co aangegeven. Helemaal Links het eerste dok van Noord, het Koningsdok van 3000 ton. Bron kaart: SAA



van het Wilhelminadok, is nog net de boegspriet en voormast van een onder zeil varende schip in het dok te zien (zie afb. boven).

Niet bekend is of dit onbekende schip ook onder stoom kon varen. Dit geeft aan dat de ADM het dok ook op de oorspronkelijke locatie nog heeft gebruikt voor reparatiewerk.

Voor de ADM-werf lag inmiddels ook het eigen Koninginnedok (dok 2). Het Wilhelmina-dok (dok 3) zou na gereedkomen naast dit dok worden afgemeerd. Het Koningsdok (dok 1) is daarna ook naar de ADM werf verhaald. Na het in gebruik nemen van het Juliana-dok, in 1910 ook op de van Lindern locatie gebouwd, is dit naast het Wilhelmina-dok afgemeerd en verhuisde het Koninginnedok tot naast het Koningsdok. Overigens is er in 1967 bij de NDSM ook een dokje gebouwd voor het Staatsvissershavenbedrijf in IJmuiden. Het dok dat thans in Zaandam ligt, valt buiten dit verhaal.

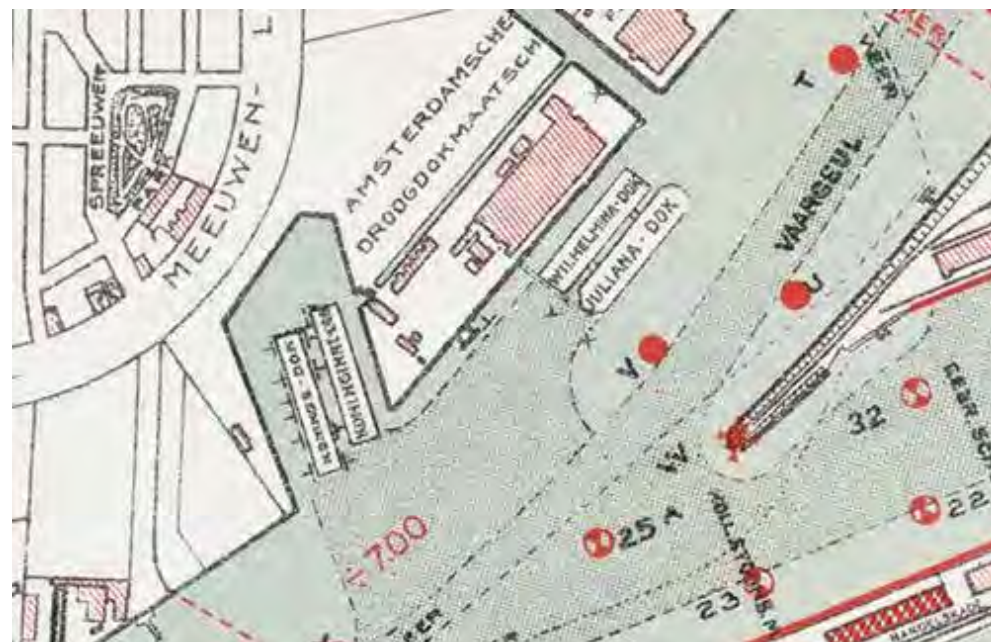
Boven: Tewaterlating van het vlak van het Wilhelminadok voor de ADM op de overgenomen werf van Van Lindern & Co.

Rechts: Het IJ voor de ADM-werf met zijn drijvende droogdokken.

Bouwdok

Ook kwamen er negen perfecte blauwdrukken boven water, gedateerd 7 maart 1929, waaruit bleek dat tussen helling 4 (*terrein Oost*) enerzijds en het hoofdkantoor en smederij anderzijds een gegraven betonnen 'bouwdok' van 200 meter lang was gepland. De bakboordzijde eindigde vlak naast de Smederij.

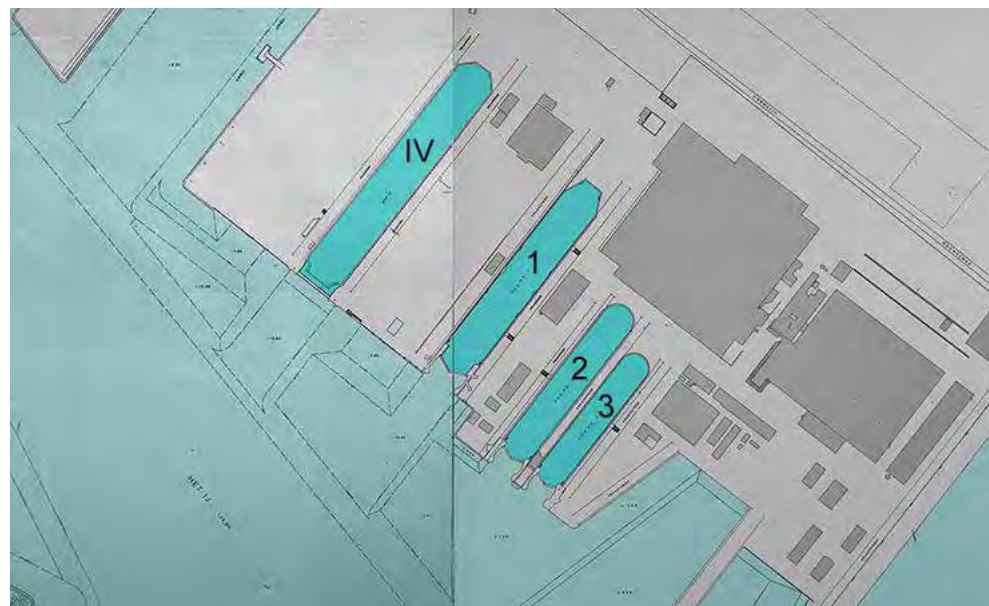
Het waren twee identieke ontwerpen met als enige verschil de afsluiting van het dok. Ondanks dat de hellingen toen al voorzien waren van verplaatsbare stalen deuren en ook bij buurman NDM de gegraven dokken van draaideuren waren voorzien, was er een plan om bij het bouwdok telkens een enkele of dubbele damwand te slaan en aan- of op te vullen met grond. Waarom dit idee is uitgewerkt en toen niet voor deuren is gekozen is niet duidelijk. Hoe dan ook zijn de plannen voor dit dok in een la verdwenen en dus niet gere-



liseerd. Dit verklaard mogelijk ook de nog steeds open vlakte op die locatie. Overigens is dit plan in de zestigerjaren opnieuw actueel geworden. Het toen idee was een gegraven én overdekt (af)bouwdok te bouwen en ook dit plan is niet gerealiseerd.

Tot zover de tekst van de Stichting NDSM Herleeft.

In de voorgaande tekst was terloops sprake van gegraven dokken bij "buurman" NDM. Daar willen wij, de redactie van het weekblad, nog wat verder op ingaan, omdat die dokken na de fusie van 1946 toch deel gingen uitmaken van de NDSM-werf. De eerste drie dokken werden in 1922-'23 tegelijk gegraven.



Boven: De vier gegraven droogdokken van de NDM/NDSM. Het laatste dok met het nummer IV werd in 1955 gegraven. Het kan schepen tot 60.000 BRT opnemen.

Midden: Bouwfoto droogdokken 1 t/m 3 in 1923.

Links: Een luchtfoto van de NDSM-werf "terrein West". Helemaal onderaan een grote bulkcarrier in dok IV. Foto: Wikipedia

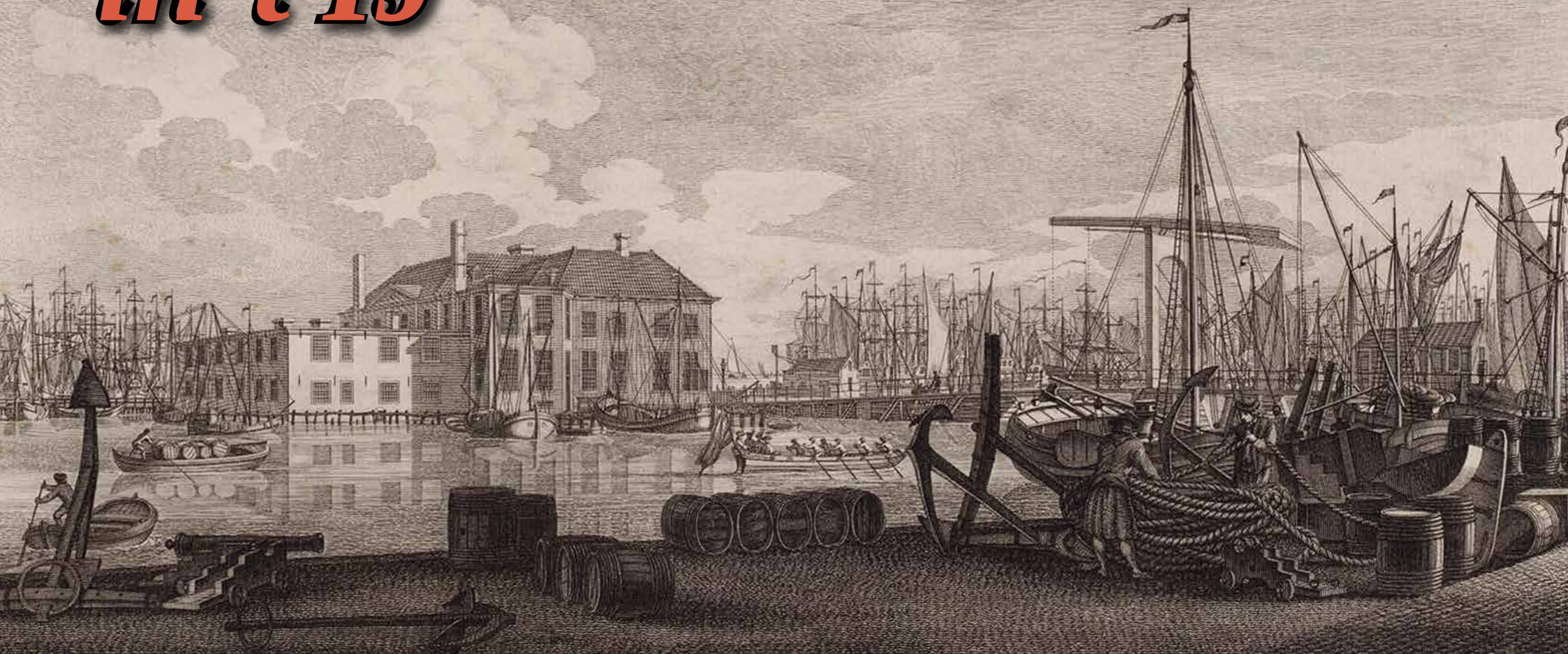
bouwjaar	bouwnr.	naam	opdrachtgever	bouwlocatie	capaciteit	bestemming	opmerking
1879-'81		Koningsdok	v. Lindern & Co	Alblasserdam	3.000 ton	Buiksloterham	1884 overgenomen door ADM
ADM 1877							
1879		Koninginnedok	ADM	Dortmund (D)	4.000 ton	Meeuwenlaan	dok 2
1898-'99	NSM 21	Wilhelminadok	ADM	Zeeburg	7.500 ton	Meeuwenlaan	dok 3
1910-'11	NSM 110	Julianadok	ADM	?	12.000 ton	Meeuwenlaan	dok 4
1912	NSM 129	idem verlenging	ADM	?	16.500 ton	Meeuwenlaan	idem, in 1938 verkocht
1923-'24	NSM 170	Hendrikdok	ADM	Corn. Douwesweg-O	25.000 ton	Meeuwenlaan	dok 5, ná 1938 dok 4
NDM 1920							
1922-'23		Dok nr. 1	NDM	Corn. Douwesweg-W	27.000 ton	Corn. Douwesweg-W	gegraven dok, betonnen bak
1922-'23		Dok nr. 2	NDM	Corn. Douwesweg-W	?	Corn. Douwesweg-W	gegraven dok, betonnen bak
1922-'23		Dok nr. 3	NDM	Corn. Douwesweg-W	?	Corn. Douwesweg-W	gegraven dok, betonnen bak
NDSM 1946							
1955		Dok Nr. IV	NDSM	Corn. Douwesweg-W	60.000 ton	Corn. Douwesweg-W	gegraven dok, betonnen bak



Boven, inwijding Koninginnedok door koningin Emma 1879, midden Julianadok 1911 en rechts m.s. Oranje in droogdok 1 van de NDM/NDSM 1955.



Stadsherbergen *in 't IJ*



Bij een herberg denk je allicht aan een uitspanning langs een doorgaande weg, iets waar je eten, drinken en eventueel overnachten kunt. In Amsterdam had je er een die in het IJ stond, duidelijk bedoeld voor reizigers die varend de stad verlieten of binnenkwamen. Het voorvoegsel “stads” maakt duidelijk dat dit een onderneming van de stad zelf was; ze werd verpacht aan een particulier ondernemer, maar de exploitatie gebeurde onder de voorwaarden die de stad stelde.

Er waren in de loop der jaren drie stadsherbergen, waarvan twee opvolgend in het IJ stonden en één in de Plantage die op 't droge stond. We beperken ons hier tot de eerste twee.

De stadsherbergen werden in het IJ gebouwd met een duidelijke bedoeling. Ze stonden in de dubbele paalgording in de buurt van een van de vele doorvaarten door die barrière. In die doorvaarten werd 's nachts een zware boomstam gelegd die de toegang tot de stad afsloot..., zonder pardon. Op een bepaald tijdstip dienden alle poorten en bomen gesloten te worden. Dat werd aangekondigd door een speciale luidklok. Die voor de bomen hing als aparte vijfde klok in de Oude Kerk en heette de ‘boomklok’. Langs alle toevoerwegen stonden in de buurt van een stadspoort herbergen waar de gestrande reiziger kon overnachten tot de poort de volgende morgen weer opende. Op het water was dit wat moeilijker en vandaar dat de stad de moeite nam ook voor die reiziger een voorziening te treffen.

Rechts: Er zijn meerdere gravures gemaakt met de Oude Stadsherberg als onderwerp. Deze kwam voor in de stadsbeschrijving van Olfert Dapper uit 1663. De ophaalbrug ligt in de loopbrug die van de Droogbak naar de stadsherberg voert. Vanuit het gebouw steken diverse steigers het IJ in, bedoeld als aanlegplaats voor beurtvaarders of veerschepen. Ook waren er afgebakende ligplaatsen waar een schip overnachten kon. Afb: SAA



Oude Stadsherberg (1613-1755)

Vooruitlopend op de Derde Uitleg werd de Nieuwe Waal aangelegd, op uitdrukkelijke wens van stadhouder en legeraanvoerder Maurits. Het vernielen van de hele in de Oude Waal opgelegde vloot, door de Geldersen een halve eeuw geleden, deed de legeroverste aandringen op verhuizing naar een veiliger plek. Dat werd de Nieuwe Waal vóór de Westelijke Eilanden. Door de stadsuitbreiding moest ook de loop van de paalgording herzien worden. In de knik waar de nieuwe op de oude gording aansloot werd in 1613 de stadsherberg gebouwd. De herberg werd door een loopbrug met de vaste wal verbonden en in die loopbrug waren nog eens twee ophaalbruggen die met het 's avonds sluiten van de bomen opgehaald werden. Op de fantastisch gedetailleerde kaart van Balthasar Florisz uit 1625 krijgen we een aardig beeld hoe de toegang geregeld werd. Even buiten de Wie-



Boven: Detail uit de stadsplattegrond van Balthasar Florisz. van Berckenrode uit 1625. De pijl geeft de locatie van de stadsherberg aan. Afb: SAA

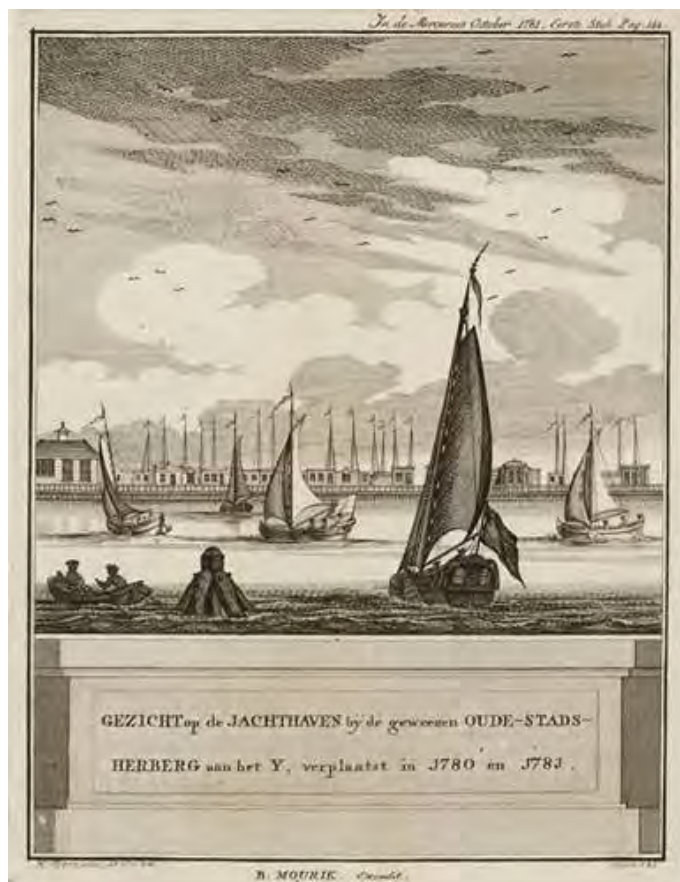
ringerstraten, daar waar de Droogbak overgaat in de Haarlemmer Houttuinen, begon de loopbrug met meteen de eerste ophaalbrug. Op de loopbrug was ook een huisje van de commies die het poortgeld inde. Tussen de paalgordingen was de tweede ophaalbrug en direct daarop aansluitend een grote vlonder met daarop de stadsherberg. Dit complex had een eigen waal door een enkele paalgording met enkele doorvaarten. Verder zien we diverse aanlegsteigers waar de passagiers van de beurtschepen konden stappen en waar de schepen konden overnachten.

De stadsherbergen kregen door de eeuwen functies erbij, andere verdwenen. De stadsherberg werd bijvoorbeeld het vertrekpunt van het Buiksloterveer, de voorloper van de Tolhuispont. Die was tot dan van de Droogbak vertrokken, vlakbij de hoek met het Singel. Op de hoek van Singel en Droogbak was tot 1662 het Buiksloterveerhuis in het hoekpand ondergebracht.

De herbergier Willem Martsz, alias Creuck, werd de eerste pachter van de Oude Stadsherberg. Veel plezier heeft hij er niet aan beleefd; hij overleed in 1615, twee jaar later. Zijn weduwe zette het bedrijf voort maar trouwde wel nog datzelfde jaar met een personeelslid.

De opvolgende pachters probeerden allemaal de aantrekkelijkheid van het etablissement te verhogen. Ook stedelingen die helemaal niet van plan waren met een of ander veer de stad te verlaten zochten de animerende omgeving aan het IJ op om een pijpje te roken en een drankje te drinken. Op de ets uit de stadsbeschrijving van Olfert Dapper (vorige pag.) zien we zwemmers op de steigers.

In 1661-1662 werd in het IJ een nieuwe stadsherberg gebouwd, een stuk oostelijker ter hoogte van de Martelaarsgracht. De oude stadsherberg werd niet afgebroken maar kreeg een andere bestemming. In 1622 was een jachthaven voor plezierjachten geopend aan het



Bickerseiland. De leden van die club zagen hun kans schoon toen de oude stadsherberg overbodig werd en huurden deze van de stad. Dit duurde totdat in 1755 de stad deze Oude Stadsherberg verkocht om te worden gesloopt.

Zowel de oude als nieuwe stadsherberg werden volledig in hout gebouwd. In weer en wind was de slijtage aan de ge-

bouwen groot en het herstellen ervan kwam voor rekening van de eigenaar: de stad. Daarom werd de nieuwe herberg op zeker moment in steen uitgevoerd, waarschijnlijk van een bakstenen schil voorzien. Dat gebeurde met de oude stadsherberg nooit.

Boven: 'Na de bouw van de Nieuwe Stadsherberg werd de oude een jachthaven. In 1755 moest de Oude Stadsherberg verdwijnen en verhuisde de jachthaven.

Rechts: Ook de Nieuwe Stadsherberg kreeg een steiger voor het Buiksloterveer. Dat punt lag nu recht tegenover de Volewijck waar een kanaal doorheen gegraven was. Op de kop van het schiereiland kwam een tol met een tolhuis.

Beide afbeeldingen: SAA

Nieuwe Stadsherberg 1662-1876

Dat er in 1661-'62 een nieuwe stadsherberg in het IJ gebouwd werd, lijkt alles te maken te hebben met het in eigendom verkrijgen van de Volewijck. In plaats dat het Buiksloterveer om de Volewijck heen voer naar de Waterlandse Zeewering t.h.v. Buiksloot, werd er nu door de Volewijck een kanaal gegraven. Dat gaf niet alleen een kortere weg naar het overstappunt naar de diverse Noord-Hollandse trekschuit-bestemmingen maar ook een veiliger. Om het geheel te stroomlijnen werd ook het vertrekpunt verlegd naar een plek vóór de Martelaarsgracht. De constructie was geheel vergelijkbaar met de oude stadsherberg; de vlonder was in de dubbele palenrij verwerkt en steigers vormden de aanlegplaatsen voor de beurtveren. Na het Rampjaar 1672 daalde de angst voor aanvallen over het water



en werd de beveiliging minder belangrijk. De Nieuwe Stadsherberg ontwikkelde zich steeds meer tot punt waar belastingen geheven werden: poortgeld, accijnzen, enzovoort. Het aantal steigers breidde steeds verder uit; de plattegrond links geeft de situatie van medio 19de eeuw aan. De stadsherberg werd het domein van de cargadoors die vracht en passagiers naar bestemmingen over de Zuiderzee doorsluisden. We kunnen de functie van het complex vergelijken met wat later aan de De Ruijterkade gebeurde.

In de 18de eeuw werd de Nieuwe Stadsherberg 'versteend', d.w.z. het houten gebouw kreeg een bakstenen schil. Wat bleef was de aantrekkingskracht voor Amsterdammers die eens een frisse neus



wilden halen en daarbij wat wilden drinken of eten.

Ach ja..., daar was ook nog altijd het veer naar de overkant: het Buiksloterveer. De bestemming was al een hele tijd het Tolhuis op de kop van de Volewijck. Van de steiger aan de Nieuwe Stadsherberg zag je de eindbestemming al in de verte liggen.

Het einde voor de stadsherberg kwam toch nog vrij onverwacht. In een hele reeks kwamen de besluiten uit het stadhuis rollen. Besluiten die het voortbestaan gingen bepalen. Waterstaatsingenieurs stelden vast dat de palenrijen eeuwenlang het dichtslibben van de haven nadelig beïnvloed hadden. De palen werden om-en-om uitgetrokken

Boven: Medio 19de eeuw werd de Nieuwe Stadsherberg een logement, een eenvoudige hotelaccomodatie, maar wèl onder stadstoezicht.

Links: Een kijkje over de loopbrug naar de Nieuwe Stadsherberg. Aan het eind was de steiger voor het Buiksloterveer. In de verte schepen op het IJ.

Beide afbeeldingen: SAA



om de doorstroming te bevorderen. Toen dat niet voldoende hielp werd het grootste deel van de palen verwijderd; alleen die voor het Damrak, waar de stadsherberg in opgenomen was, bleven staan.

Ook de landelijke overheid in Den Haag liet zich niet onbetuigd. Het Noordzeekaanaal moest er komen en daarvoor moest het IJ afgesloten worden. De stedelijke accijnzen werden afgeschaft; Amsterdam hield het tot 1860 vol die te heffen, daarna was er geen enkele reden meer om de paalgordingen te handhaven. De stadsherberg werd een logement. Wel van het betere soort; de stad hield nog steeds de vinger aan de pols.

Tenslotte werd Amsterdam in 1867 een spoorwegstation in het IJ opgedrongen. Verzet hielp niet, het was buigen of barsten. Precies op de plaats waar de stadsherberg stond kwam het centrale stationseiland. De overgebleven functies van de stadsherberg verhuisden naar de eerder genoemde De Ruijterkade. Alleen met het gezellige uitje op de vrije zondag was het over. De horeca-etablisementen aan de De Ruijterkade legden de een na de ander het loodje. Het nieuwe centrum voor de beurtvaart werd een troosteloze, winderige uithoek van de stad.

Links: De locatie van de Nieuwe Stads-herberg met de wirwar van steigers voor beurtvaarders.

Rechts: De steigers stonden ook nog eens volgebouwd met kantoortjes en loodsjes.

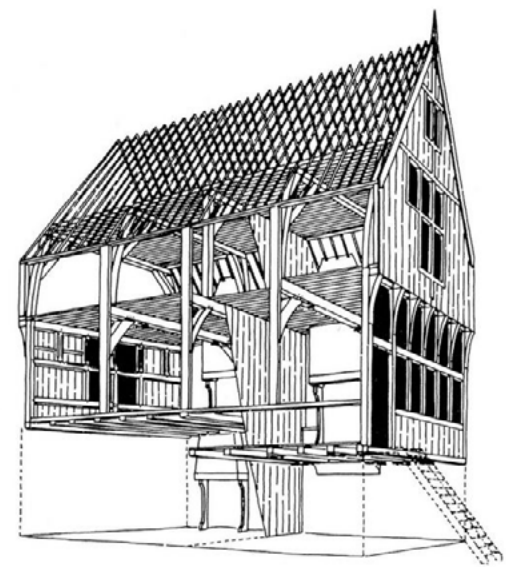




de grote stadsbranden *1421 en 1452*



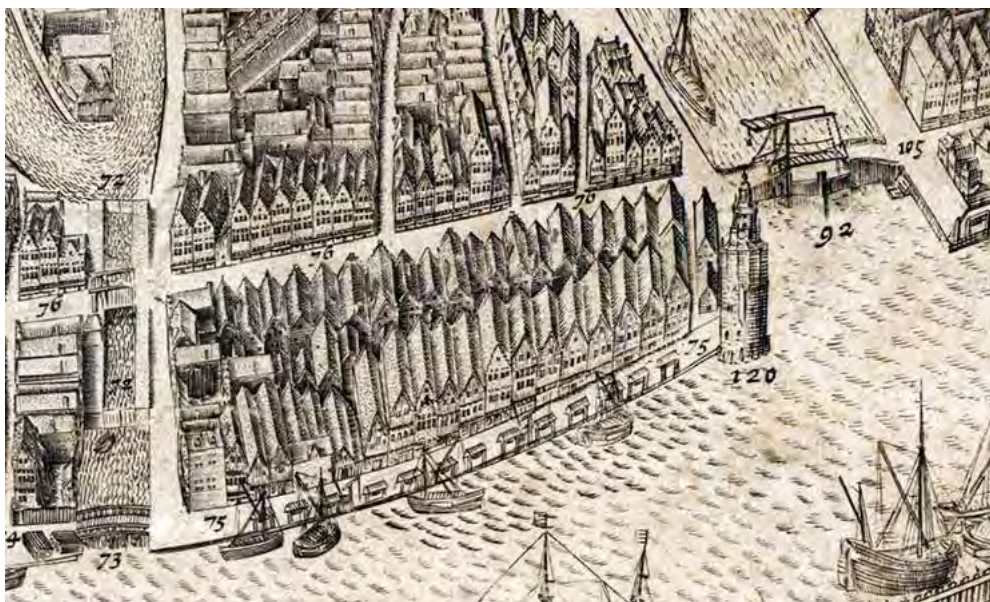
Brand was in een middeleeuwse stad vaak rampzalig. Dat komt omdat de huizen van hout gebouwd werden en met riet gedekt, alsof het boerenstulpjes op het plateland waren. Er was ook een goede reden waarom er tot nu toe zo licht mogelijk in hout gebouwd werd; op de slappe veenbodem zou een zwaarder huis 'wegzakken'. Begin 15^{de} eeuw wist men weliswaar hoe men een gemetselde fundering moest maken maar de stad stond nu eenmaal tot de laatste vierkante meter vol met lichte houten huizen. De Vroedschap wist dat er iets moest gebeuren maar men kwam niet verder dan vuurgevaarlijke bedrijven naar de rand van de stad te laten verhuizen. Men wilde zelfs nog niet zover gaan om de gebruikelijke bouwtrant te verbieden, een maatregel die pas over vele decennia effect zou sorteren. Wel werd een keur op het bouwen uitgevaardigd die verbood daken met riet te dekken, tenzij van een duim dikke laag leem voorzien. Dat gold voor alle bouwwerken,



zelfs voor schuren en zelfs het stilletje. Bovendien was het verboden open vuur in een kamer te maken, tenzij die voorzien was van een gedegen schoorsteen. Houten huizen mochten geen gemeenschappelijke muur hebben; Er moest minstens een ruimte van zes duim tussen huizen blijven. De regel was eigenlijk voor een regengoot gedacht die toen nog op de bodem werd gelegd, maar verhinderde tevens het té eenvoudig overslaan van brand. Het werd ook wel aangemoedigd zijmuren altijd van steen te maken; later zou dat zelfs voorschrift worden. De zijmuren mochten wel een gemeenschappelijk fundament met de burens hebben. Het is moeilijk de bebouwing

Boven: De twee oudste houten huizen in Amsterdam. Links Zeedijk 1 (1544) en rechts een opengewerkte tekening van het houtskelet van Begijnhof 34 (1528). Een nog ouder huis met houtskelet in de Warmoesstraat (1485) werd eind 18de eeuw van een stenen voorgevel voorzien in een latere bouwtrant.

Links: Claes Jansz. Visscher tekende eind 16de eeuw een rijtje huizen die volgens het bijschrift aan de Nieuwezijds Voorburgwal stonden. De meeste zijn van hout opgetrokken. Alle afbeeldingen: SAA



in Amsterdam geïllustreerd te krijgen. Steevast komt de tekening van Claes Jansz. Visscher op de proppen, met een rij houten huizen, volgens het bijschrift aan de Nieuwezijds Voorburgwal (vorige pag.). De stadsplattegrond van Pieter Bast uit 1597 laat zien dat er ook toen nog zeer veel houten huizen stonden. Van de Derde Uitleg vanaf 1613 weten we dat er nog veel huizen met houten voor- en achtergevels gebouwd werden, zelfs op de Herengracht die toch als ‘nobel kwartier’ gedacht was.

Stadsbrand 1421

Op zondag 23 april 1421 leek de ramp zich te voltrekken. De vuurhaard schijnt iets ten noorden van de Dam ontstaan te zijn; van de

Boven: Detail uit de stadsplattegrond van Pieter Bast uit 1597. Dit laat zien dat op de Haringpakkerij nog overwegend huizen met houten gevels staan (gevelvlak gevuld met verticale strepen voor planken) en dat op de Nieuwendijk dat precies omgekeerd is. Stenen huizen hebben meestal trapgevels. Afb: SAA
Rechts: Brand in een middeleeuwse stad stond garant voor algehele paniek.

nog niet eens voltooide Nieuwe Kerk tot het Begijnhof werd alle bebouwing aan de nieuwe zijde door het vuur verwoest. Getalsmatig betrof het iets meer dan een-derde deel van de stad. Van de grote gebouwen trof het, behalve de Nieuwe Kerk, het stadhuis, het St. Elisabeth Gasthuis, de Nieuwezijds Kapel en het Heilige Geest Gasthuis in de Kalverstraat en het Begijnhof. De kapel van dit hof was in 1419 net opnieuw gewijd na een vergroting en moest na de brand opnieuw opgetrokken worden.

Er is weinig concreets bekend over deze ramp, alleen wordt steeds weer herhaald dat het voor de geschiedschrijving van Amsterdam een ramp betekende. Veel akten, brieven, boeken, enzovoort werden door het vuur vernietigd. Dat alles schijnt in een grote zaal op de verdieping van het stadhuis bewaard te zijn. Ook de zojuist gebouwde toren werd aangetast maar de vierschaar was toen nog niet gebouwd. De stad wist enkele aangrenzende percelen grond met verbrande huizen te kopen en de herbouw volgde op een grotere schaal dan het oude stadhuis.

De schade aan het ernaast staande gasthuis was enorm en er moest een bedelactie gestart worden om het kapitaal voor de herbouw bij elkaar te brengen. De Nieuwe Kerk vond een welwillende sponsor in de steenrijke burgemeester Dirk Holland. Ook de Nieuwezijds Kapel moest opnieuw opgebouwd worden; hiervoor kon de bedevaartkapel terugvallen op de altijd riant inkomsten uit de pelgrimage.



De herbouw van het getroffen stadsdeel triggerde een volgende stadsuitbreiding, die van de Nieuwezijds Achterburgwal tot het Singel. Meteen na 1421 werd daaraan begonnen. Zo kon de stad iets ruimer uitgelegd worden. In 1421 woonden ongeveer 4000 zielen in Amsterdam.

Brandbestrijding in de 15^{de} eeuw

Voordat Jan van der Heijde in de 17^{de} eeuw de brandspuit ontwikkelde, was brandbestrijding een zaak van vele handen. De brandemmer was het aangewezen middel om water naar de vuurhaard te brengen. De brandemmers stonden centraal in diverse openbare gebouwen opgeslagen, gemarkeerd door een bord op de gevel. Bij brand werden emmers door een menselijke keten doorgegeven, vanaf een gracht naar de vuurhaard. Ook het nathouden van buurpannen was een gangbaar middel. Als de eigenaar het zich kon veroorloven werd zijn houten gevel tegen vonken en vlammen beschermd door een groot, goed nat gehouden laken. Alle technieken zien we geïllustreerd op een schilderij van de brand in het stadhuis op de Dam. Dat is weliswaar van veel later datum (1652) maar de brandblus-technieken waren sinds begin 15^{de} eeuw nog niet verbeterd.



*Links:
Bij elke stadhuisbrand
ging weer een deel van het
archief verloren.*

*Rechts:
De enige methode bij het
blussen van een brand in
de middeleeuwen: de men-
selijke keten die emmers
water naar de brandhaard
transporteert.*



Stadsbrand 1452

In de nacht van 24 op 25 mei 1452 ontstond brand in de buurt van de Oude Kerk. De brand werd aangewakkerd door een straffe wind uit het noorden en verbreidde zich al snel over de hele oude zijde van de stad. De in het Damrak liggende schepen vatten ook vlam en het vuur werd zo overgedragen op de nieuwe zijde. Ook daar verspreid-



ruiter werden vernield. Dat dak stortte in de kerk en vernielde o.a. het koorhek. Opnieuw was het stadhuis en het ernaast staande St. Elisabeth Gasthuis het slachtoffer, net als de Nieuwezijds Kapel. Het Begijnhof werd deze



was. Het Heilige Geestgasthuis werd opnieuw getroffen en niet meer als gasthuis herbouwd. Het werd een proveniershof en eind 16^{de} eeuw – na de

de het vuur zich richting het zuiden. We krijgen ongeveer een idee welk deel der stad getroffen werd als we vernemen dat de St. Olofskapel en de St. Pauluskapel op de oude zijde en de Onze Lieve Vrouwekapel en -gasthuis en het Geertruidenklooster op de nieuwe zijde gespaard bleven. Van de Nieuwe Kerk kwam de noord-westhoek er redelijk ongeschonden van af maar het dwarsschip en het dak met

keer volledig in de as gelegd, inclusief het aanleunende St. Luciaklooster. De kapel op het Begijnhof was al door de brand van 1421 ernstig beschadigd geraakt en werd nu helemaal met de grond gelijk gemaakt. In 1962 werd bij een opgraving onder Begijnhof 6 een fundament ontdekt dat liet zien dat op hetzelfde 14^{de}-eeuwse fundament twee keer een nieuw huis gebouwd

Boven: Detail uit een schilderij van de stadhuisbrand van 1652. De buurhuizen met houten gevels beschermen hun huis met grote, nat gehouden lakens. Afb: SAA

Midden: Brandemmers werden in openbare en andere grote gebouwen opgeslagen. Dat werd met bordjes op de gevel aangegeven.

Rechts: De Nieuwezijds Kapel claimde een herhaling van het Mirakel van Amsterdam (1345): de hostie zou in 1452 opnieuw ongeschonden uit het vuur zijn gekomen. Afb: SAA



Alteratie – ingelijfd bij het Burgerweeshuis.

Aan de oude zijde werden alle kloosters het slachtoffer van het vuur, 14 in totaal. Thomas á Kempis deed vanuit Zwolle verslag hoe het met de kloosters in Amsterdam na de brand gesteld was. De zusters liepen ontredderd door de stad, bedelend om onderdak en voedsel. Voor het Minderbroedersklooster betekende het 't einde; het stond tien jaar leeg voordat een andere tak van de Franciscaner orde, dit keer Observanten, de draad weer oppakten. De deels reeds versteende St. Anthoniespoort werd zozeer aangetast door het vuur dat tijdens de versterking van de stadsmuur het poortgebouw een

nieuwe stenen schil kreeg. De jaartalsteen 1488 die in het (Waag-)gebouw te vinden is betreft geen nieuwbouw maar een reparatie na de brand van 1452.

Het vuur was tot de uiterste grens van de stad gekomen. De verdedigingswerken in het zuiden waren ernstig aangetast. Toen de schade opgemaakt werd, bleek bijna drie-kwart van de stad in de as gelegd.

Ook over persoonlijk leed wordt bericht. Jan Woutersz. van Outshoorn stamde uit een middeleeuwse regentenfamilie en was koopman van beroep. Hij had het tot burgemeester gebracht toen de grote stadsbrand van 1452 hem een zware financiële klap toebracht. Hij zag voorlopig geen mogelijkheid om er te Amsterdam weer bovenop te komen, en vertrok naar Vlaanderen. Eerst probeerde hij het te Antwerpen, daarna te Gent. In laatstgenoemde stad werden zijn pogingen met succes bekroond, en opnieuw werd hij als zeepzieder in 'de Swarte Winthont' een rijk koopman. Hij is nooit meer naar Amsterdam teruggekeerd.

Boven: Landsheer Filips de Goede zegde Amsterdam in 1452 onmiddellijk belastingontheffingen toe voor een periode van tien jaar.

Links: Simon Fokke legde postuum de grote stadsbrand vast voor de stadsbeschrijving van Wagenaar in 1782. Afb: SAA



Felle brand te Amsterdam, 1452.

Hulpverlening

We zijn misschien geneigd om in de harde middeleeuwen met zijn ieder-voor-zich-mentaliteit te verwachten dat de bevolking van Amsterdam aan z'n lot werd overgelaten. Zo was het dus niet! Hertog Filips de Goede van Bourgondië stuurde op 25 juli een brief naar de burgemeesters waarin hen o.m. tien jaar vrijdom van een aantal belastingen werd gegund, benevens de wens dat de stad zo snel mogelijk weer opgebouwd zou worden. Tot slot bevatte de brief een aansporing dat een dergelijke catastrofe nooit meer zou dienen plaats te vinden. De hertog doelde op strikte maatregelen en handhaving van nog strengere bouwvoorschriften. Er werden er in de brief enkele genoemd.

Hulp kwam er uit onverwachte hoek. Aartsvijand Utrecht nodigde dakloze Amsterdammers uit hun heil te zoeken in hun stad en mee te nemen wat hen gebleven was. Er zou alles aan gedaan worden om die Amsterdammers, die hun heil in Utrecht zochten, zo snel mogelijk weer aan een normaal bestaan te helpen. Diegene die gebruik van het aanbod zou maken was vrij om later weer naar Amsterdam terug te keren met al zijn vergaarde goederen en materialen. De uitnodiging had een dubbele bodem; zo zou Utrecht een aantal succesvolle ondernemers met hun zakelijke contacten kunnen verleiden in Utrecht te blijven. Maar toch..., het was heel wat voor een vijandig gezinde stad.

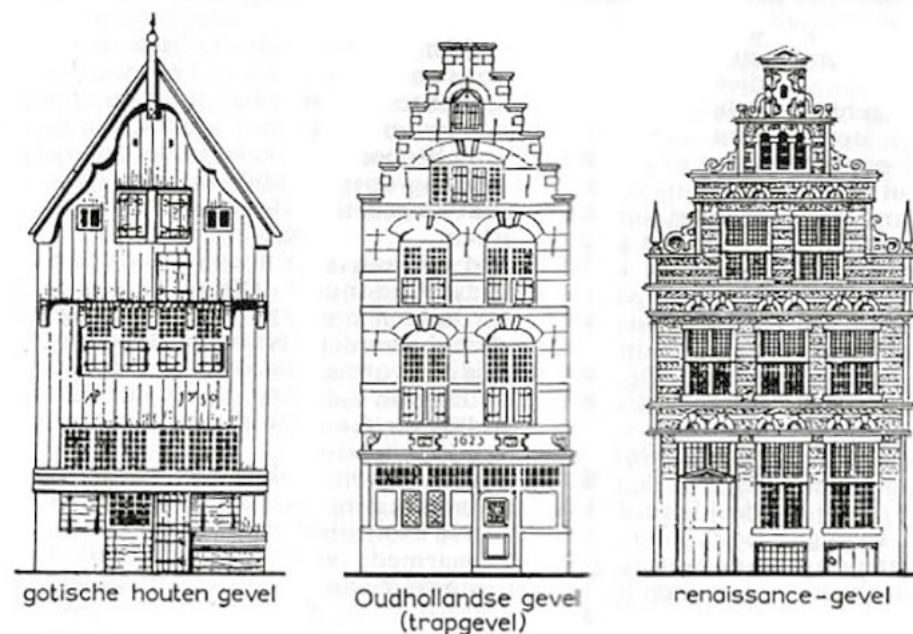
Maatregelen

De bouwvoorschriften waar de hertog op doelde, werden ook uitgevaardigd. De stenen zijmuren werden voorschrift, ook tijdens herbouw van panden. Om de kosten voor de bewoners enigszins te drukken werd bepaald dat zijmuren tussen twee huizen gedeeld mochten zijn. Voorts was harde dakbedekking i.p.v. riet vereist; de

omschrijving liet meer materialen toe, maar bedoeld werden daken van gebakken dakpannen. Voor- en achtergevel waren bij voorkeur in steen uit te voeren. De in het vooruitzicht gestelde boeten waren niet mis: 50 gouden ridders per overtreding. Een dergelijke keur was al op 31 mei door de burgemeesters uitgevaardigd, ver voor de brief van de hertog.

De handhaving was problematisch; de tekst van de hertogelijke brief was milder dan de strenge keur van de burgemeesters. Dit werd misbruikt door menig eigenzinnig Amsterdammer. Een eindeloze stroom keuren - de laatste in 1524 - konden niet bewerken dat de rietgedekte daken helemaal verdwenen. Brand zou er nog wel vaker uitbreken in Amsterdam, maar niet meer in de omvang zoals in 1452.

Onder: Veranderende gevels van de 14de t/m de 17de eeuw



De topografische bijzonderheden van Amsterdams ontwikkeling

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

Middeleeuws Amsterdam

- De cope-ontginning van Amstelland
- Poorte ende Vrihede van Amstelredamme
- De eerste 300 jaar in het bestaan van Amsterdam
- Stadspoorten op de Nieuwendijk
- Is de Nieuwezijds wel gegraven?
- De kop van de Nieuwendijk, een 14^e-eeuwse stadsuitbreiding
- De Boerenwetering en zijn loop door Amsterdam
- Hoe oud is het Damrak als kade langs de Amstel?
- Middeleeuwse kloosters van Amsterdam
- Het Sint Anthonius gasthuis (Leprozenhuis)
- * Het Leprozenhuis te Amsterdam, Mej. Dr. I. H. van Eeghen 1955
- Het Kartuizerklooster Sint Andries ter Zaliger Haven
- In den Uutersten Nesse bider Amstel; Binnengasthuis
- De metamorfose van die Plaetse tot de Dam
- Amsterdam, van Heren, van bisschoppen en van graven
- Amsterdam, van Hoeken en Kabeljauwen
- Pacificatie, Satisfactie & Alteratie
- Het Papeneiland

Amsterdams nijverheid, handel en transport

- Markten van Amsterdam (locaties door de eeuwen gevolgd)
- * Botermarkt en Kaasplein, Dr. A. Halberstadt 1910
- Beurtvaarders, trekschuiten en overzetveren
- Middeleeuwse bierbrouwerijen in Amsterdam
- Vroege industriegebieden: Stadsrietlanden, Zaagmolensloot, Mennonietensloot, Overtoomsevaart, Kwakerspoel en Zaagmolenuurt
- * De molens in de Stadsrietlanden, Mr. J. H. van den Hoek Ostende
- * Het einde van de korenmolens op de bolwerken aan de Singelgracht, Mr. J. H. van den Hoek Ostende, 1972
- * Precario en Windgeld, Mr. J. H. van den Hoek Ostende, 1969
- Geschiedenis van Rederij J. H. Bergmann
- Geschiedenis van Rederij Boekel
- Geschiedenis van het Leidseplein en Hirsch & Cie

- De geschiedenis van de Haarlemse tram (NZH)
- Straattypen en standwerkers
- Straathandel
- Stadschroniqueurs in de 17^e en 18^e eeuw
- Topografische tekenaars in Amsterdam
- Topografische fotografen in Amsterdam
- Casino, Musis Sacrum en Huize Bob
- Brouwerij De Hooiberg & Die Port van Cleve
- Van Liesveldsche Bijbel tot Beursplein 5: Bible Hotel

Amsterdam havenstad

- Zeehaven in beweging, van centrum naar oost en weer naar west. Met de Lastage, Rapenburg, Marken en Uilenburg, het Waalseiland en de Oostelijke eilanden Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg
- Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeneiland
- * Opkomst der Amsterdamse haven, W. H. M. de Fremery 1925
- * Geschiedenis Amsterdamse scheepsbouw, Dr. L. van Nierop
- Van Petroleumhaven tot grootste benzinehaven ter wereld

Stadsuitleg 1578-1596

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

Stadsuitleg 1609-1700

- De Derde en Vierde Uitleg 1609-1700
- Het masterplan voor de grachtengordel, géén mythe
- Die Verheelinghe; geschiedenis van de Leidsegracht.
- De Amsterdamse schans en bolwerken
- De Trapjesschans, een nijver stukje Schans
- Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeneiland
- De vijf grote wagenpleinen
- Het ontstaan van de Jordaan
- Gangen en hoven van de Jordaan
- De vertraagde bebouwing van de Driehoekstraat

- De Plantage, een geslaagde mislukking
- Amstelkerk, noodgebouw met eeuwigheidswaarde

Stadsuitleg 1877-1921

- Annexaties 1877-1921
- Stadsontwikkeling en de politiek
- Spaarndammerbuurt en Zeeheldenbuurt
- Van Smalle Pad tot Planciusstraat
- Het Museumkwartier en de Waskaarsenfabriek
- Stads- en Godshuispolder, een stukje Amsterdam in de polder
- Amsterdam-Noord, de sprong over het IJ
- * Westerplantsoen in de Zeeheldenbuurt, A Huyser
- * De wet kent geen steden, Drs. J. P. Janse, 1992 (annexatie Nieuwer-Amstel)
- * Dorpsstraten in de stad, Ph. Spangenberg 1995-1996

Verkeersdoorbraken

- Damstraat-Paleisstraat 1865-1914
- Raadhuisstraat 1894-1897
- Vijzelstraat 1917-1935
- Weesperstraat 1959-1969; de Wibaut-as

Amsterdam en het water

- Amsterdams Waterstaat
- Raadselachtige waterwerken
- Sluizen, keringen en duikers in Amsterdam
- Donkeresluis
- Stadsuitleg en de omringende waterschappen en gemeenten
- 't IJ, van getidekreek via waterwolf tot droogmakerij
- Van open havenfront tot Open Havenfront
- De vreemde geschiedenis van de Kostverlorenwetering en de overtoom
- Aanloop tot het Noordzeekanaal; Holland op z'n smalst, Amsterdam op z'n smalst
- Hoe komt de Mirakelbrug aan z'n naam?

