

*Metamorfoses...
wat stond
hier vroeger
ook alweer?*



Metamorfoses, of... wat stond hier vroeger ook alweer? Onder deze beide titels verkenden wij vanaf 2015 een reeks stadsgezichten die aanmerkelijk veranderden door verstedelijking, vernieuwbouw of herinrichting. Gastredacteur daarbij was Ria Scharn die een flink aantal daarvan voor haar rekening nam. Een aantal artikelen heeft al een plaats gevonden in jaarboeken of aparte PDF's. Die worden aangeduid door miniatures van de omslagen van PDF's waarin de uitgebreide tekst voorkomt.

Inhoudsopgave (de titels zijn een link naar de pagina)

- 3 C&A op het Damrak
- 9 Volewijk, Buiksloterham en Tolhuis in Noord
- 16 Aanbouw Rembrandthuis
- 20 Stadhouderskade en Leidsebosje
- 28 Geldkantoor
- 31 Bickersplein
- 35 De Nederlandsche Bank
- 39 Metamorfose van een golfbreker
- 42 Nieuwezijds Kolk
- 46 Het dempen van Jordaangrachten
- 53 Scheikundig Laboratorium
- 57 Martelaarsgracht
- 60 Stedelijk Gymnasium
- 63 Admiraal de Ruijterweg
- 66 Pentagon
- 71 Parkeergarage van de Bijenkorf

✘ Gemeente Amsterdam
✘ Stadsarchief

Alle afbeeldingen komen uit de Beeldbank van het Stadsarchief Amsterdam, tenzij anders vermeld

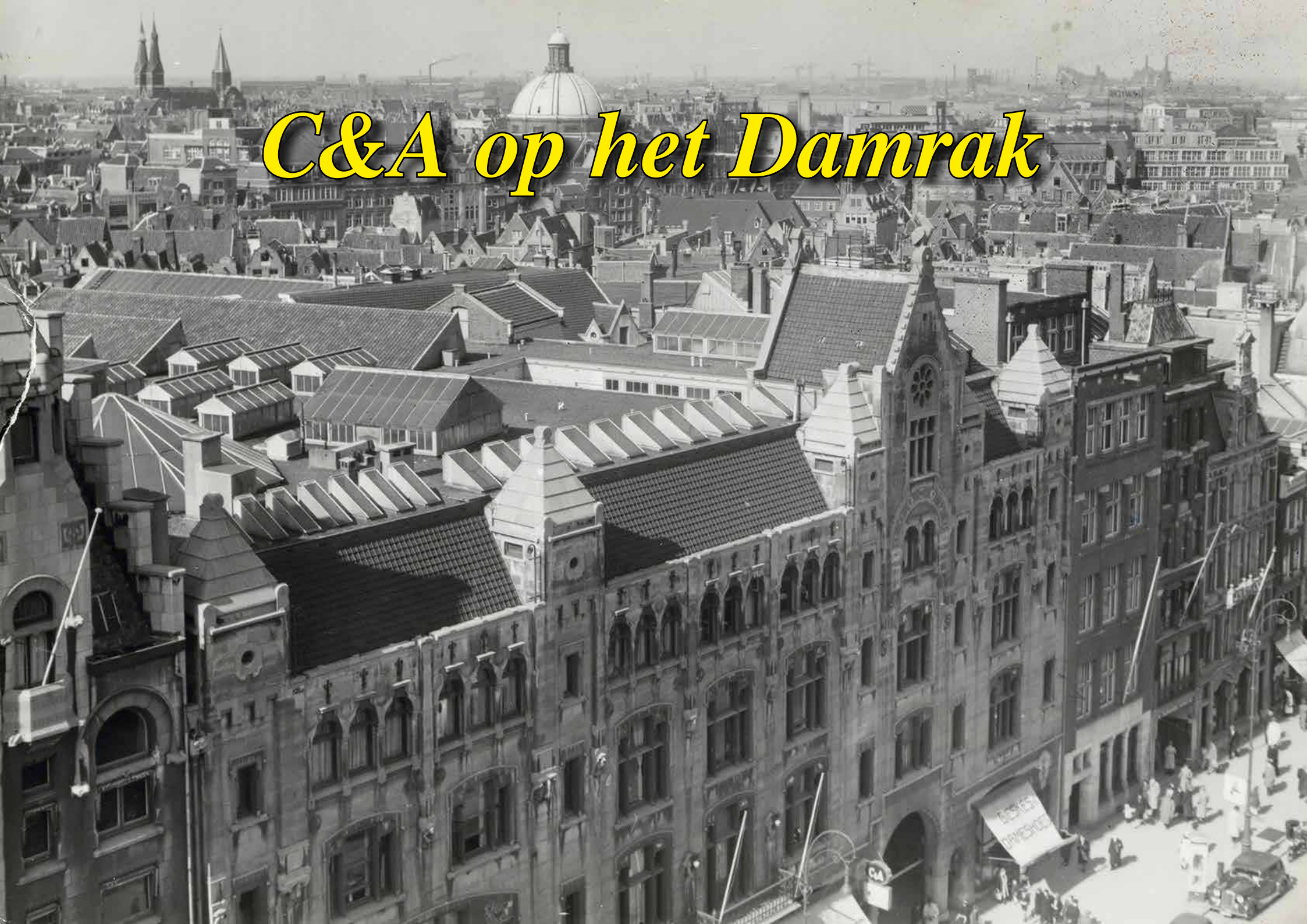


Boven: Het IJ en een profiel van Amsterdam gedateerd 1730

Onder: Recente foto van het IJ (JdJ Photography)



C&A op het Damrak





C&A op het Damrak

Op Damrak 79 staat het grote pand van C&A, bij ons allemaal welbekend, hoewel de nieuwe gevel nog steeds een beetje wennen is. Af en toe vraag je je dan af: ‘Wat stond hier vroeger ook alweer.’ We gaan terug naar de negentiende eeuw en op de oudste foto van deze locatie zien we de panden Damrak 73-78 met rechts de Baafjessteeg.

Boven: Damrak met op 70-79 de vernieuwde voorgevel van C&A

Rechts: Damrak 73-78 in ±1870 met rechts de Baafjessteeg; de kade is hier nog niet verbreed

De foto is gemaakt in ca 1870. De kade van het Damrak is hier nog heel smal. Pas met de plannen voor de bouw van het Centraal Station in de jaren 1881 -1889 ontstond de behoefte aan een betere toegangsweg en in 1875 werd de kade dan ook flink uitgebreid. In 1894 fotografeerde Jacob Olie het verbrede Damrak met het nieuwe gebouw van De Algemeene Maatschappij van Levensverzekering en Lijfrente. De drie panden links van de Baafjessteeg moesten hiervoor wijken. Op de foto van Jacob Olie zien we de twee linker huizen nog naast het nieuwe pand staan.

In 1893 bouwde Berlage dit prachtige pand voor de Algemeene, midden in hartje Amsterdam aan het Damrak. Het gebouw was het eerste succes voor de jonge Berlage, die toen nog niet zijn later zo beroemde Amsterdamsche-School-stijl had gevonden: Hij ontwierp





voor de Algemeene een kantoorgebouw in een mengvorm tussen zakelijkheid en Jugendstil. Het kantoorgedeelte werd in het voorjaar van 1894 in gebruik genomen en in de winkelruimte op de begane grond vestigde zich in december van dat jaar Christiaan Carel Bender, handelaar in piano's, orgels en harmoniums. De zaken van De Algemeene liepen goed en in de eerste jaren van de nieuwe eeuw ontstond er behoefte aan uitbreiding. Er werd eerst aan de zuidzijde aangebouwd en in 1904 ook aan de kant van de Baafjessteeg. De nieuwe delen sloten keurig aan op het bestaande gebouw, zodat er één groot pand ontstond. Inmiddels was links het, in een sobere Art Nouveau-stijl uitgevoerde, gebouw van De Provinciale Brand-Boven: *Aanbouw van de Algemeene; rechts wordt het laatste deel gebouwd waarin de Beurspassage opgenomen is*
Links: *Het eerste deel van het pand van de Algemeene dat in 1893 werd opgeleverd*



en Inbraakverzekering, Damrak 80-81 verzezen. Het verbrede pand van de Algemeene werd in 1905 opgeleverd.

Omdat bij de noordelijke uitbreiding de Baafjessteeg verdween, werd er een ondoorgang naar de Nieuwendijk gerealiseerd die we nu nog steeds kennen als de Beurspassage.

C&A Brenninkmeijer

Clemens en August Brenninkmeijer kwamen oorspronkelijk uit het Duitse Westfalen en verdienden hun brood als rondreizende handelaren in textiel. In 1841 openden ze hun eerste magazijn in Sneek dat in 1861 een winkel werd in voornamelijk damesmantels

Boven: Het geheel afgebouwde pand van de Algemeene waarin C&A zich vestigde

Rechts: De fatale brand in 1963 dat het pand volledig in de as legde; foto: ANP

en stoffen. Van hieruit breidde zich het imperium van C&A uit naar andere steden zoals Amsterdam waar ze winkels openden aan de Nieuwendijk en in de Leidsestraat. Om meer ruimte te krijgen, vestigde C&A zich ook in een deel van het pand van de Algemeene en breidde zich daar allengs uit. De Verzekeringsmaatschappij ging failliet en zodoende kon de familie Brenninkmeijer hun winkel met hoofdkantoor aan het Damrak vestigen. In 1930 laat C&A het pand verbouwen tot het vlaggenschip van hun kledingimperium. De Beurspassage wordt een mooie galerij met daarin de hoofdingang van de winkel. De galerij werd onderdeel van het vaste loopje van het Amsterdamse winkelend publiek, via de Nieuwendijk door C&A naar de Bijenkorf aan de overkant van het Damrak.



De grote brand van C&A, in de nacht van 15 op 16 februari 1963, staat veel Amsterdammers nog in het geheugen gegrift. Om 2.15 uur ontdekten drie voorbijgangers op de Nieuwendijk dat er binnen in het gebouw brand woedde en werd onmiddellijk de brandweer gewaarschuwd. Toen die arriveerde stond het pand al voor een groot deel in brand. De brandweer had te maken met een lage waterdruk, een ijsskoude harde oostenwind en bevriezend bluswater. De bevelvoerder van autospuit Hendrik gaf om 2.56 uur het sein 'Grote Brand'. "Stuur alles maar wat we hebben..," voegde hij er met een vooruitziende blik aan toe. Nog meer autospuiten en autoladders rukten uit. Ook de blusboot Jan van der Heijden ging op weg, maar de grachten waren helemaal dichtgevroren en het zou nog uren duren voordat de Jan te hulp kon komen. Hoewel de brandweer de vuurzee vanaf zowel het Damrak als de Nieuwendijk te lijf ging,



werd toch al snel duidelijk dat het pand reddeloos verloren was. Om 6 uur verscheen dan eindelijk de blusboot en begon die met zijn zware pompen een aantal waterkanonnen aan te sturen. Om 8 uur kwam het sein 'brand meester', maar pas 's avonds om 18.30 was het vuur gedoofd en kon het nablussen een aanvang nemen, hetgeen nog eens 52 uur in beslag nam. De brand van C&A was de grootste in Amsterdam sinds het Paleis voor Volksvlijt in vlammen opging, de oorlogsjaren niet meegerekend. De schade bedroeg 18 miljoen gulden.

Binnen zeer korte tijd werd er een tijdelijke winkel gebouwd op een ponton boven het water van het Damrak, waarvoor wel eerst 500 palen de grond in moesten. Deze winkel heeft 5 jaar dienst gedaan, totdat het nieuwe gebouw gereed was. De vereniging Amsteloda-

*Boven: De noodwinkel die boven het Damrak gebouwd werd en 5 jaar dienst deed
Links: Grote publieke belangstelling na de brand*



mum had de gemeente nog verzocht de fraaie voorgevel te sparen, maar die bleek te instabiel en moest ook worden gesloopt. Er verrees dus een compleet nieuw gebouw met een betonnen voorgevel, die vast niet veel mensen als 'fraai' zullen omschrijven. In september 1968 werd deze nieuwe winkel geopend door burgemeester Samkalden.

Sinds 2016 is het pand voorzien van een nieuwe gevel en vind je hier zowel C&A als Primark. Gelijktijdig werd ook de Beurspassage aangepakt en door de kunstenaars Arno Coenen, Iris Roskam en Hans van Bentem voorzien van fraaie beschilderingen en prachtige kroonluchters. Een bezichtiging waard!

--Ria Scharn



*Metamorfose van de Volewijck,
de Buiksloterham en het Tolhuis*



Amsterdam-Noord veranderde begin twintigste eeuw aanmerkelijk doordat de stadsgrens in 1896 aan de voet van de Waterlandse Zeedijk kwam te liggen. Het eerst werd de smerige industrie en de scheepsbouw daarheen gedirigeerd. Om het personeel daar te krijgen werden opeens pontverbindingen belangrijk, iets dat altijd aan het particulier initiatief was overgelaten. We beginnen met oeververbindingen. Op onderstaande tekening van Christiaan Andriessen uit 1806 zien we het Buiksloterveer met in de verte het Tolhuis. De steiger van dit veer was aan de Nieuwe Stadsherberg, die via een lange loopbrug vanaf de Haringpakkerij te bereiken was. De tekening suggereert dat er geroeid werd naar de overkant, maar er werd ook gezeild. De situatie werd op z'n kop gezet door de aanleg van de stationseilanden met op het middenei-

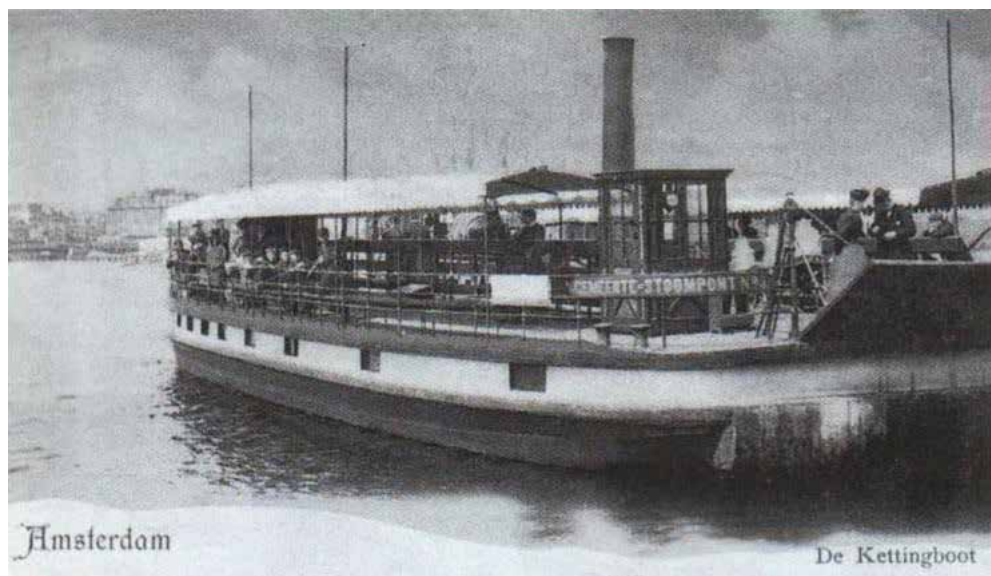


land de De Ruijterkade met in het IJ uitstekende steigers. Daarvoor moest in 1872 de Stadsherberg wijken.

Een reeks van liberaal getinte colleges in Amsterdam voorkwam dat de oeververbinding met Noord door de Gemeente geëxploiteerd zou worden. De eerste particulier die de verbinding vanaf de De Ruijterkade met een kettingpont organiseerde was de Haven Stoombootdienst van Zur Mühlen. Die kreeg de laatste steiger toegewezen aan de De Ruijterkade, vlakbij de westelijke doorvaart (foto boven). Die steigers aan de De Ruijterkade waren eigenlijk voor de beurtvaart aangelegd, maar vanaf dag één deelden ze die steigers met de beide ponten: de Tolhuispont, later de Valkenwegpont en diverse lijndiensten naar bestemmingen elders in het land.

Boven: De kettingpont die de eerste pontverbinding met Noord bediende

Links: Het Buiksloterveer onderhield eeuwen de verbinding met Waterland



In 1897 was het eindelijk zover dat de Gemeente de exploitatie van de Tolhuispont naar zich toetrok. Voorlopig bleef het bij de kettingpont die de Gemeente van de Haven Stoombootdienst had overgenomen. De Gemeente kreeg meer interesse in een goede oeververbinding omdat er steeds meer industrie naar Noord gelokt werd. Bij gebrek aan woonhuizen in Noord moest het personeel voorlopig uit de stad blijven komen.

In 1910 kwam er een tweede oververbinding bij, die naar de Valkenweg, die vanaf de Oostelijke Handelskade vertrok. Toen de badinrichting van Obelt in 1914 naar Noord verhuisde kon de plek ingenomen worden voor een pontsteiger vlakbij de oostelijke doorvaart voor de Valkenwegpont.

De ponten van de tweede generatie hadden meer capaciteit en voeren zonder ketting op eigen kracht. Nadeel was dat de passagiers nu

Boven: De kettingpont, maar nu in dienst als Gemeentepont 1

Rechts: De Valkenwegpont op weg naar Noord

aan weer en wind waren blootgesteld.

In 1912 besloot de Raad de ponten gratis te maken. Daar was veel weerstand tegen omdat er misbruik gevreesd werd. Inderdaad had het personeel zijn handen vol om de pleziervaarders van de pont te weren. Het Tolhuis was er blij mee. Een bezoek aan de Tolhuistuin met zijn muziektent werd in de weekeinden een gewilde vrijetijdsbesteding.

Jaar voor jaar werden de ponten groter en de frequentie hoger. Daarvoor moest het aantal ponten groter worden. Het jaar 1900 had inmiddels pont 5 opgeleverd. Dit vaartuig vond een taak op het IJveer. In de jaren 1910 en 1911 verschenen op het IJveer de nieuwe ponten, genummerd 2, 3, 4 en 6, in 1913 aangevuld met pont 7 en in 1922 met de ponten 8 en 9. Hieronder de Valkenwegpont met meer beschutting voor de passagiers. Voor voetgangers was er zelfs een tweede dek boven het fietsendek. Dat stond in de spits helemaal vol.

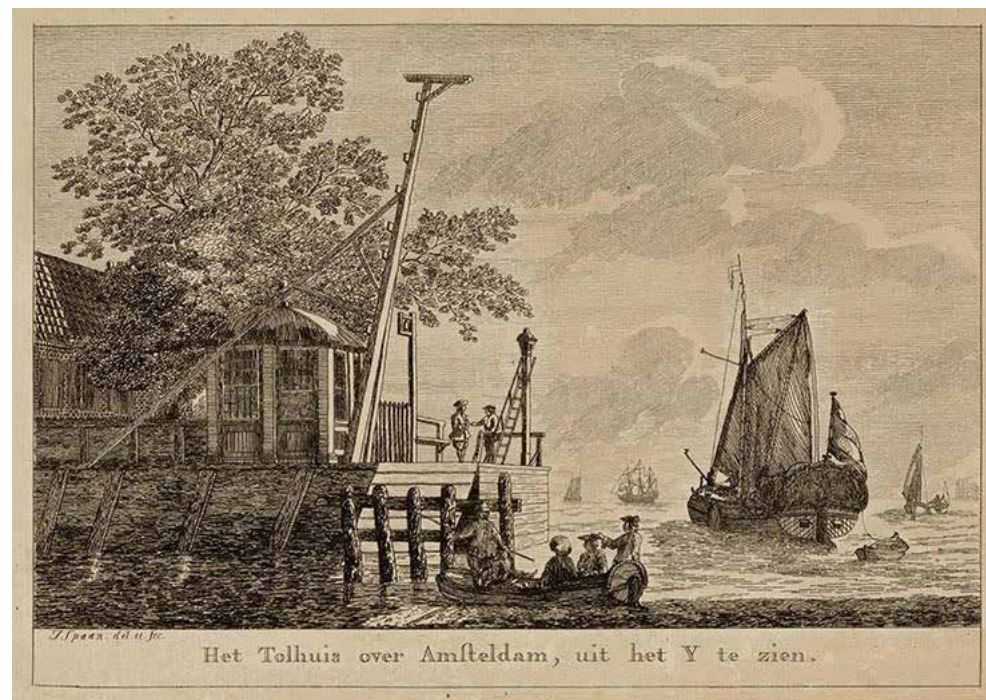




Deze generatie ponten zal de gemiddelde Amsterdammer nog wel kennen. De pont werd nog steeds door een stoommachine aangedreven. In het laatste oorlogsjaar kon er door gebrek aan kolen niet meer gevaren worden en vormden een aantal ponten een schipbrug.

In de vijftiger jaren deed de dieselpont zijn intrede. Op de foto hieronder liggen een stoompont en een nieuwe dieselpont gebroederlijk naast elkaar.

Na de openstelling van de IJ-tunnel zijn de ponten steeds kleiner geworden. Hoe dat er uitziet kunt u elke dag op het IJ waarnemen.



De geschiedenis van het Tolhuis begint in 1632 bij het graven van het Buiksloterkanaal, als toegang tot Waterland. Gelijktijdig werd een trekschuitverbinding ingesteld naar steden in Waterland en de oostelijke Zaanstreek. Aan het eind van het kanaal moesten de trekschuitpassagiers overstappen op een schuit aan de andere kant van de Waterlandse Zeedijk. Het Tolhuis was precies voor wat de naam al omschrijft: als schepen het kanaal wilden bevaren, moest tol betaald worden.

Voordat Tolhuis en kanaal er kwamen was de Volewijck grasland dat gekoesterd en onderhouden werd door de stad Amsterdam. De landtong of zo u wilt het schiereiland zorgde er voor dat de vaargeul

Boven: Het Tolhuis op de hoek van het Buiksloterkanaal en het IJ
Links: Verschillende typen gemeenteponten, waaronder de eerste dieselpont



tot vlak voor de haven van de stad bleef liggen. Zou de landtong afkalven dan zou de vaargeul zich naar het noorden verplaatsen en de haven onbereikbaar worden voor grotere schepen.

Verder was de Volewijck goed voor het galgenveld, goed in het zicht van ieder die over het IJ tuurde of per schip Amsterdam bereikte.

Tussen 1819 en 1824 werd het Groot Noord-Hollands Kanaal gegraven en de Willemssluisen aangelegd. Dat veranderde het beeld aan de overkant van het IJ drastisch.

In 1866 was een petroleumdepot de eerste industrie die naar Amsterdam-Noord verbannen werd. Het kwam op de plek waar ooit het galgenveld was.

Door herinrichtingen na het droogmaken van de Buiksloterham vaaagde de grens tussen Volewijck en de Ham. Het huidige Buiksloterkanaal werd de scheiding tussen woongebied en industriegebied. Een tweetal grote tentoonstellingen vonden tijdelijk een plek achter het Tolhuis in de Buiksloterham. Het Tolhuis met zijn grote tuin was

*Boven: Het Groot Noord-Hollands Kanaal is in bedrijf. De Tolhuistuin is 'n volwassen bos
Rechts: Het petroleumdepot op het voormalige galgenveld in 1868*

een prima rustpunt in het gebeuren en de uitbater trok ten volle profijt van de extra drukte door het organiseren van extra evenementen (foto p.14). Na de ELTA in 1919 kwam de Buiksloterham voor een groot deel ter beschikking van de industrie, die naar de nieuwe en goed ingerichte polder trok.

Op de omslag een foto uit 1986 van het Shell-terrein, dat in de top-tijd een groot deel van de zuidelijke Buiksloterham in beslag nam. Er wordt in deze kolommen nooit zoveel aandacht aan een onderwerp gegeven zonder bijbedoelingen. Die zijn er dan ook. Wim Huissen schreef een diepgravend stuk over de ruggegraat van Amsterdam-Noord: De Volewijckslanden en de Buiksloterham. Lees de PDF en ook de 'specials' over scheepvaart-tentoonstelling ENTOS, de luchtvaarttentoonstelling ELTA en de Waterlandse Tram. Tot slot PDF's over de industrie die zo'n 100 jaar geleden zijn plaats in de Ham innam en over de Petroleumhaven waarvan de eerste versie op het Galgenveld plek kreeg (foto onder).





Begin twintigste eeuw neemt Amsterdam bezit van de Volewijck om er de in de stad ongewenste industrie onder te brengen. Daar horen even later ook woningen voor het personeel bij. Deze PDF volgt de ontwikkelingen stap voor stap...
Klik de omslag

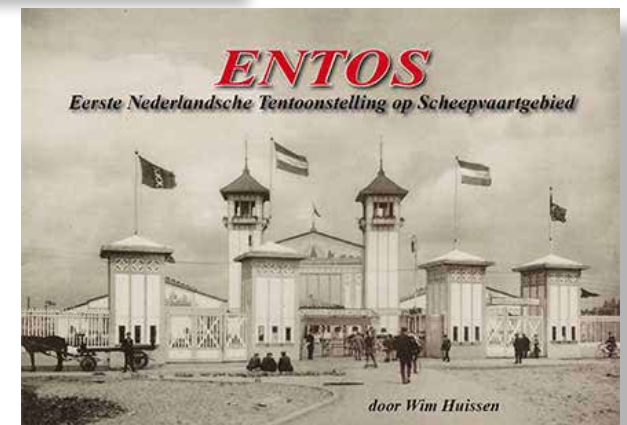


Begin twintigste eeuw neemt Amsterdam bezit van de Volewijck om er de in de stad ongewenste industrie onder te brengen. Daar horen even later ook woningen voor het personeel bij. Deze PDF volgt de ontwikkelingen stap voor stap...
Klik de omslag

Voor de verbinding met Amsterdam-Noord en verder naar de nieuwe wijken daar zorgt de gemeente Amsterdam. Voor het vervoer verder Waterland in zorgt al vroeg een particuliere maatschappij, de Noord-Hollandse Tramweg Maatschappij (NHTM)



De ruimte die de Volewijck en de Ham boden wordt in 1914 benut voor een tentoonstelling op scheepvaartgebied. Het krijgt de allure van een wereldtentoonstelling en drommen mensen bezoeken het terrein met ponten en allerlei soorten andere vaartuigen.



De opslag van petroleum en benzine blijkt dermate risicovol dat de stad die producten steeds verder van de bebouwde kom situeert. Nadat het Galgenveld niet verantwoord blijkt, wordt al snel een nieuwe Petroleumhaven gegraven.
Klik de omslag



Dat smaakte naar meer en in 1919 volgde een tweede tentoonstelling op hetzelfde terrein, maar nu nog uitgebreid met een tijdelijk vliegveld. Dagelijks waren er vliegdemostraties en de hele stad genoot mee. Rond 't IJ stond het soms zwart van de mensen.
Klik de omslag

Metamorfoses..., wat stond hier vroeger ook alweer?



de aanbouw van het Rembrandthuis

wat stond hier vroeger ook alweer?



Meermaals heb ik mij, bij het zien van de zwarte aanbouw van het Rembrandthuis, verwonderd afgevraagd: Wat stond hier vroeger ook alweer? Ik bekeek foto's in de Beeldbank en raakte toen helemaal de draad kwijt. Dat vreemde donkere gebouw kon daar gewoon helemaal niet staan. Het Rembrandthuis stond op de foto's naast het witte huis dat het Saskiahuis genoemd wordt. Was er dan een stuk van dat gebouw afgehaald? Maar ook dat leek niet te kloppen. Ik besloot het een keertje uit te zoeken en vergat de zaak daarna weer.

Nu ben ik er voor gaan zitten om het geheim van het zwarte pand eens en voor altijd op te lossen. Er was nog een ander vreemd verschijnsel: het Witte huis heeft zes ramen naast elkaar, maar op de oude foto's zijn het er zeven. Toch verklaarde dat niet hoe het zwarte pand ertussen geplaatst kon worden. Eén rij ramen opofferen zou



een veel te smal perceel hebben opgeleverd. Na wat gespit op internet was ik er achter. Het Saskiahuis is afgebroken en 7½ meter opgeschoven (weliswaar alleen de gevel, de rest is nieuwbouw) waardoor er plaats kwam voor de uitbreiding van het Rembrandthuis. Daar sta je toch van te kijken. Als je even niet oplet, hebben ze achter je rug de stad helemaal veranderd! Museum Het Rembrandthuis wilde het Rembrandthuis weer terugbrengen naar de situatie in de tijd dat Rembrandt daar werkte en woonde. Daarvoor moest er gezocht worden naar een ruimte waarin de entree, de bibliotheek, de museumwinkel en de tentoonstellingsruimte voor de eigen collectie konden worden ondergebracht. Het oog viel daarvoor op het naastgelegen Saskiahuis, maar dat mocht volgens het Cuypers Genootschap niet afgebroken worden. Het is een van de laatste herinneringen aan de oude Jodenbuurt en daarom van cultuurhistorisch belang. De Joodse textielfirma De Vries en Van Buuren gebruikte het pand tussen ca 1900 en 1954. In de jaren daarna is het nog in gebruik geweest door de Stichting Sociaal Fonds Bouwnijverheid.

Daarna werd het in gebruik genomen door de gemeente. Een aantal onderdelen van de afdeling Onderwijs werden er gehuisvest, zoals het Bureau Onderwijs Materiële zaken (de BOM) en de Gemeentelijke Inspectie Lichamelijke Opvoeding (het GILO). Toen ik als een van de eersten naar het nieuwe Stadhuis op het Waterlooplein verhuisde (1989?) was daar nog geen kantine (bedrijfsrestaurant) en maakten we gebruik van de kantine in het Saskiahuis. Pas na de volledige in gebruikneming van het stadhuis, kwam het Saskiahuis gedeeltelijk leeg te staan. Aan de Waterloopleinzijde heeft ook nog enige tijd een Amsterdam Experience gezeten. Er is ook nog veel gesteggel geweest tussen de gemeente en de toenmalige eigenaar (de Kroonenberggroep?) over ver- en herbouwplannen (toevoeging van Adrie de Koning).

Na die tijd raakte het in verval. Besloten werd toen om het pand af te bre-





ken en de gevel iets verderop weer te herbouwen met een nieuw pand erachter. Daarin huist nu een health- en fitnessclub met daarboven dure appartementen.

Op de vrijgekomen ruimte werd de uitbreiding van het Rembrandthuis gerealiseerd. Welstand verleende echter geen goedkeuring voor de nieuwe gevel en dakopbouw. Uiteindelijk werd Zwarts & Jansma gevraagd de gevel en het dak te ontwerpen. Op hun website wordt de gevel als volgt omschreven. “De nieuwe gevel vormt de schakel tussen het zeventiende-eeuwse Rembrandthuis en het van oorsprong negentiende-eeuwse Saskiahuis. De gevel volgt de klassieke driedeling die overal in Amsterdam is te vinden. De uitbreiding heeft een transparante onderbouw met daarin de entree. Het middendeel is



gesloten en beschermt de lichtgevoelige etsen en tekeningen van Rembrandt in de tentoonstellingsruimte. Ter plaatse van deze afgesloten ruimten bestaat de gevel uit gevouwen, koperen platen. De in doorsnede zigzaggende gevelbekleding vormt horizontale lamellen, die naar boven toe groter worden. De naar boven toe breder wordende koperen gevel volgt de naar voren hellende gevel, net als het oude, op vlucht gebouwde Rembrandthuis.”

Het klinkt prachtig en zo gaan ze ook nog even door, maar wat we zien is een nogal misplaatst zwart bouwsel tussen twee historische gevels. Een gemiste kans lijkt me om er een mooi samenvallend geheel van te maken.

--Ria Scharn

Amsterdam

Stadhouderskade

Stadhouderskade en Leidsebosje



Wij besteedden eerder aandacht aan de metamorfose van het pre-stedelijke gebied buiten de Leidsepoort. Dit was door de nabijheid van de Heiligeweg, later Overtoomseweg, altijd al een plek waar Amsterdammers hun aandacht op richtten, grondstukken verwierven en huizen bouwden. Van het buitengebied was dit het meest 'Amsterdams' en het is ook het eerste gebied buiten de vesting dat de aandacht van de upper-ten van de stad genoot.

We beginnen met de historie van het begin van de Stadhouderskade met deze 200 jaar terug gemaakte tekening van de Luiebrug (ook wel eens Luiemansbrug) over het begin van de Overtoomsevaart. Daarachter kris-kras door elkaar staande bebouwing en het Leidsebosje. Langs die vaart verdrongen zich de herbergen, tapperijen en smerige industrie. Het Leidsebosje was tijdens de Vierde Uitleg aangelegd en had gelijkvormige soortgenoten voor de Utrechtse-, Weesper- en Muiderpoort.



Op de hoek van de Buitensingel en de Overtoomsevaart stonden naast elkaar de uitspanning Korendijk en herberg 't Stuivertje. Rond de vorige eeuwwisseling werd de Stadhouderskade geheel bebouwd. Op de hoek zat een tapperij-slijterij die nog steeds 'Van Ouds 't Stuivertje' heette. De laagbouw op Overtoom 1 was café Suisse/Smit en het hoge pand Overtoom 3 was de Stoom-Diamantfabriek De Overtoom. Het gebouw Stadhouderskade 2 herbergde tot 1920 het kantoor van de GTA. In dat jaar kocht hotelmaatschappij Atlanta het gebouw (en de rest tot de hoek) en liet de GTA verhuizen naar de v.m. diamantfabriek Overtoom 3, tot het eigen kantoor van de GTA aan de overkant van de Stadhouderskade in 1923 gereed kwam. Atlanta had grote plannen voor deze hoek en de ruimte tot de Vondelstraat. Dat was te hoog gegrepen. Atlanta ging failliet en werd geliquideerd. Het lijkt er op dat de Gemeente de grond opkocht. In Stadhouderskade 2 kwam de Gemeentelijke Woningdienst. Uit het verschil tussen de foto boven en die links zien we dat Stadhouderskade 2 er op enig moment een verdieping bijkreeg. In 1960 werd de hele hoek Stadhouderskade 1 en Overtoom 1-3

*Boven: Rechts café 't Stuivertje en links daarvan uitspanning Korendijk, gesloopt in 1882
Links: De uitmonding van de Overtoomsevaart in de Singelgracht met Luiebrug*



afgebroken. Daar kwam een kantoorpand van Levensverzekeringmaatschappij Aurora, die er zelf een deel van betrok.

Dat pand werd, getuige de foto hieronder, in twee sessies gebouwd. In 1965 verhuisde de Woningdienst naar het Wibauthuis en kon Aurora het gebouw completeren. De Stadhouderskade nummerde, bij gebrek aan een oneven zijde, van 1,2,3 enzovoorts door maar het hoofdkantoor van de GTA/GVB kaapte in 1923 het adres Stadhouderskade 1 en het nieuwgebouwde kantorenpannd Aurora (1960) werd uiteindelijk nr.2 nadat de echte nr.2 in 1965 gesloopt was voor uitbreiding van Aurora. Op de foto links het eerste deel van Aurora en de sloop van de Gemeentelijke Woningdienst.



In 1910 tekende Herman Misset de Stadhouderskade tussen Vondelstraat en Overtoom (volgende pag.), maar dan bekeken vanaf het Leidsebosje. Zoals vaker was Misset verzocht deze gevelrij vast te leggen voordat ze tegen de vlakte zou gaan. De hiervoor al genoemde hotelmaatschappij Atlanta begon hier grond en gebouwen op te kopen om een kapitaal hotel te kunnen bouwen. Dat nam zulke vormen aan dat ze in 1920 al grote delen van de Stadhouderskade in bezit hadden. De ambities waren zo hoog opgeschroefd dat ze er aan failliet gingen, wat in 1922 gebeurde. Het gemeentebestuur moedigde in die jaren de bouw van hotelcapaciteit flink aan. Dat had alles te maken met de Olympische Spelen die in 1928

*Boven: De bebouwing aan het begin van de Stadhouderskade vanuit de lucht gezien
Links: Vier stadia van de hoek Stadhouderskade/Overtoom*

in Amsterdam gehouden zouden worden.

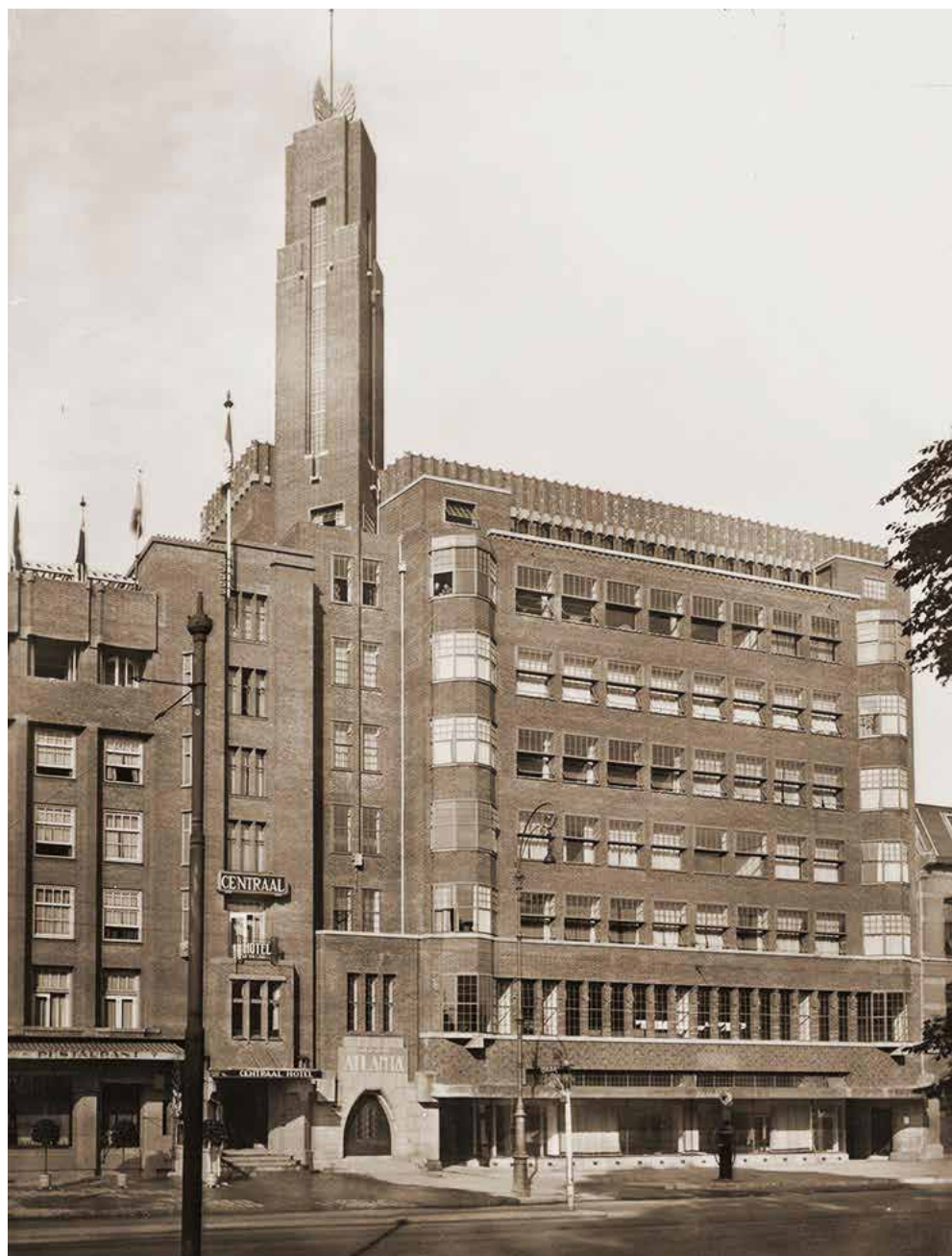
Wat was er aan de hand met hotel Atlanta? De hotelmaatschappij was opgericht door een aantal grote scheepvaartmaatschappijen om hotelcapaciteit voor passagiers te creëren. Vanaf 1919 presenteerde architect A. Jacot het ene na het andere plan maar struikelde steeds weer over de Schoonheidscommissie. In 1921 kreeg Atlanta het moeilijk door financiële problemen bij een der vennoten, de Koninklijke Hollandsche Lloyd. Daardoor kwam ook Atlanta in financiële problemen en zo viel in 1922 het doek voor de onderneming. De eerste gegadigde voor grond uit de boedel van Atlanta was de Amsterdamsche Maatschappij voor Jongemannen (AMVJ). De AMVJ presenteerde zich als open jongerenvereniging en was gekant tegen het verzuilde jeugdbestel. Ze hanteerde niettemin uit-



gesproken christelijk uitgangspunten. In haar werk richtte zij zich op jonge mensen in de dienstverlenende sector en op middelbare scholieren. Het grote gebouw was in 1928 gereed en werd voor het grootste deel verhuurd aan Hotel Centraal, zodat de stad toch op tijd zijn hotel-capaciteit kreeg. Architect was Foeke Kuipers. In 1946 werd de naam gewijzigd in Algemene Maatschappij voor Jongeren, waardoor de afkorting geldig bleef. Op de foto hierboven is links nog net het 'Persilhuis' te zien, het hoofdkantoor van Henkel. Ten tijde van de opname was dit echter nog het pand van Hupfeld's Pianohandel. Daarover later.

Boven: Het AMVJ-gebouw in 1927

Links: De Stadhouderskade van Vondelstraat gezien in de richting van de Overtoom -1910



De braak liggende ruimte tussen AMVJ en het gebouw van de Woningdienst kreeg toch nog een bestemming en om de oude initiatieven voor deze grond te "eren" kreeg de nieuwbouw de naam Gebouw Atlanta. Het werd echter geen hotel maar een kantorengebouw met onderin een showroom voor automobielimporteur Nederlandsche Automobielfabriek Maatschappij, een volle dochter van de Amerikaanse automobielfabriek REO (Ransom E. Olds, de oprichter die later ook Oldsmobile oprichtte). De NAM werd ook de hoofdhuurder, die voor de REO de begane grond als showroom in beslag nam. Achter de showroom bevond zich een grote garage met een ingang helemaal aan de rechterkant van het gebouw. De architect was Philip Anne Warners, de eerste steen werd 31 maart 1928 gelegd en in 1930 werd het gebouw in gebruik genomen.

De autoshowroom was al snel verdwenen. In een advertentie van 1936 wordt al een adres in de Sarphatistraat genoemd. De ruimte werd alsnog als kantoorruimte verhuurd. Boven de showroom kwam een restaurant, maar ook dat was snel verdwenen. Het was (toen) allemaal te ver buiten het centrum.

Voorbij de Vondelstraat komen we aan een strook Stadhouderskade die al uitgebreid aan bod kwam in het [Jaarboek 2019](#) op pagina 3 en verder. Hierna alleen wat daar nog niet aan bod kwam.

Nog begin negentiende eeuw stonden buiten het Leidsche Bosch lakenramen van de wolwevers. Die werden allengs vervangen door buitenhuizen (Boschlust) of hofsteden (Zorgvliet, Harmonica) en het 'Park Tivoli'. Tivoli was een zomer-theater dat tussen het Zandpad en het Schelppad lag. Het Schelppad heet nu Tesselschadestraat en het Zandpad bestaat als naam nog maar alle bebouwing erlangs is verdwenen. Dan was er nog een pad ter plaatse van de Vondel-

Links: Kantoorgebouw Atlanta met onderin een automobiels showroom -1930

straat: het Leyendorperpad. Voor dat pad met de omliggende gronden kreeg architect Pierre Cuypers een concessie voor de bouw van luxe herenhuizen. Deze bebouwing valt niet onder dit hoofdstuk: de metamorfose van de Stadhouderskade.

In 1867 begon de diaconie van de Nederduits Hervormde Gemeente grond te kopen tussen het Zandpad en de Vondelstraat, die toen juist gerooid was. In 1869 beschikte men over de grond van Tivoli, Boschlust, Zorgvliet en Harmonica. Dat was veel meer dan men nodig had voor de bouw van een meisjesweeshuis (het jongensweeshuis van de diaconie was op Amstel nr.1) en een nieuwe kerk. De overbodige grond werd weer verkocht, wat meer opleverde dan de totale grond gekost had. In 1879 begon de bouw van zowel weeshuis



als kerk. Het weeshuis werd eind 1882 geopend en de kerk werd in 1884 ingewijd. In het weeshuis werden het recordaantal van 265 wezen opgenomen. Dat aantal liep voortdurend terug tot in 1903 het weeshuis aan de Amstel gesloten werd en de jongens naar de Tesselschadestraat verhuisden. In 1918 werd het weeshuis opgeheven en kocht de stad Amsterdam het gebouw om er een noodziekenhuis van te maken dat in 1920 betrokken werd. In 1935 werd het ziekenhuis al weer opgeheven en na drie jaar (1938) werd het gebouw als administratiekantoor van de zojuist gefuseerde gas- en elektriciteitsbedrijven (GEB) in gebruik genomen.

Tussen kerk en weeshuis kwam een straat op de plek van het vm.

Boven: De NH Koepelkerk die in 1884 gewijd werd

Links: Het meisjesweeshuis van de NH Diaconie, geopend in 1882



Schelpdad die de naam Tesselschadestraat kreeg. Die straat liep achter de kerk om met een bocht naar de Vondelstraat. Met de eveneens bochtig verlopende Roemer Visscherstraat leverde zij een tamelijk organisch aandoend stratenpatroon op. Heel anders dan de Vondelstraat in elk geval.

In 1884 werden de bouwplannen ingediend voor een blok woningen, dat rechts van de kerk op de foto op de vorige pagina te zien is. Het had drie woonlagen en een zolder. Dat blokje woningen werd in 1911 verhoogd met een verdieping en voorzien van een nieuwe voorgevel. Op de benedenverdieping kwam Duwaer & Naessens

Boven: De Roemer Visschersstraat

Rechts: Hupfeld's Piano- en Muziekhandel na de verbouwing van een blokje herenhuizen

Pianohandel, later opgevolgd door Hupfelds Piano- en Muziekhandel. Midden 1930-er jaren kwam het pand in bezit van het Duitse wasmiddelenconcern Henkel en werd het bekend als het 'Persilhuis'. Kerk en Persilhuis werden in 1972 gesloopt voor de bouw van het Marriothotel.

In 1985 werd het GEB-gebouw gesloopt en begonnen zich een aantal jonge architecten warm te lopen om de ruimte via een prijsvraag in te vullen. Winnaar werd de jonge Rem Koolhaas, die daarmee iemand als Cees Dam voorbij streefde. Het zou een multifunctioneel gebouw worden met winkels, kantoren en appartementen plus een grote ondergrondse garage. De bouw werd in datzelfde jaar 1985 aanbesteed en de oplevering was in 1991.



Metamorfoses..., wat stond hier vroeger ook alweer?



Met de oplevering van gebouw Byzantium van architect Rem Koolhaas was de megalomane bebouwing aan de Stadhouderskade van Overtoom tot Vondelpark afgerond

het Geldkantoor





Zoekend in de Beeldbank stuit ik soms op afbeeldingen van gebouwen die ik niet ken en het duurt dan even voor ik het kan plaatsen. Zo ook met de foto hierboven. Het onderschrift gaf aan dat het hier om ‘Het Bestelhuis van de Nederlandse Boekhandel’ aan de Raadhuisstraat gaat. Kijk, daar had ik nou nog nooit van gehoord en dan bedoel ik niet het bestaan van het Bestelhuis, maar wel dit gebouw op deze locatie. Dat vereiste nader onderzoek. Eerst eens kijken hoe het er hier tegenwoordig uitziet. Nou, dat valt echt niet mee. Het gaat hier om de plek waar het voormalig ‘Rijkskantoor voor Geld- en Telefoonbedrijf’ – kortweg Het Geldkantoor – zich bevindt. Het heeft de status van gemeente-

*Boven: Het Bestelhuis van de Nederlandse Boekhandel of "het Boekhuis" van de Spuistraat
Rechts: en van het Paleis uit gezien; links hotel Palais Royal en 't Nut van het Algemeen*

lijk monument gekregen, vanwege “de bijzondere vormgeving die spreekt door middel van het volume en een subtiële detaillering en de ligging op een zeer beeldbepalende locatie”. Dat laatste argument is wel het meest wonderlijke. Alsof een lelijke klomp van een gebouw ineens mooi wordt, omdat het een prachtige plek bezet houdt. Eerder andersom lijkt me; de prachtige plek verliest aan schoonheid door dit misbaksel. Het Geldkantoor was een uitbreiding van het Hoofdpostkantoor aan de andere zijde van de Raadhuisstraat en werd geopend in 1927. Laten we eens een klein uitstapje maken naar deze plek zo’n 100 jaar geleden. De foto van het bestelhuis dateert van ongeveer 1900. De tweede foto uit 1919 toont de hoek van de Raadhuisstraat met de Nieuwezijds Voorburgwal. Naast het hoek-



huis zien we Huize Crevenna van 'De Maatschappij tot Nut van 't Algemeen', een prachtig gebouw dat helaas ook moest verdwijnen. We gaan nog een hoek verder naar de Paleisstraat. Daar stond een groot hotel met de nogal voor de hand liggende naam 'Palais Royal'. Alle gebouwen harmonieerden met de omgeving: het Paleis en het Hoofdpostkantoor, tegenwoordig Magna Plaza . Hoewel het om een uitbreiding van het Hoofdpostkantoor ging laat de foto ervan zien dat het nieuwe Geldkantoor daarmee geen enkele bouwkundige connectie heeft. Als een slechtgeklede pummel staat het naast zijn elegant uitgedoste familielid. Het is nu omgebouwd tot een vijfsterrenhotel met 172 kamers met een grote glazen dakopbouw met "een



panoramisch uitzicht over de stad". Albert Heijn en Gall & Gall waren niet van plan om te vertrekken van deze uitstekende locatie en er moest dus "iets nieuws en bijzonders" bedacht worden voor de receptie van het hotel. Die receptie, de lobby en het restaurant bevinden zich in de nieuw gebouwde glazen verdieping. "Uitgangspunt voor het ontwerp van de architecten is de krachtige plastic van de metselwerkgevel. Het gebouw wordt zoveel mogelijk teruggebracht in de oorspronkelijke staat. Zo maken zij de openingen op de vierde verdieping, welke pas in een later stadium zijn gemaakt, weer dicht om de gesloten uitstraling van het monument te herstellen." Heerlijk toch, die "gesloten uitstraling"? Nou geef mij maar de open vriendelijke gebouwen die eerder deze plek sierden. Op de vraag: 'Gesloopt, verdwenen, zonde of zegen?' past hier toch wel een volmondig: zonde!

--Ria Scharn

Boven: Het Geldkantoor waar we nu mee opgescheept zitten

Links: Gezicht over de Nieuwezijds Voorburgwal; rechts het Hoofdpostkantoor.



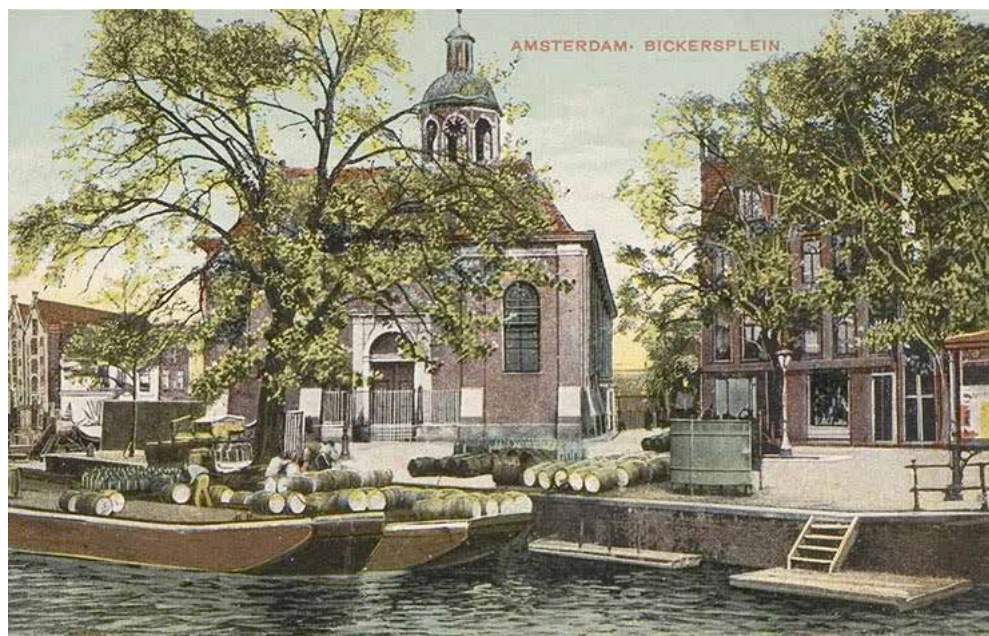
Bickersplein

Zeg Bickersplein, dan zeg je Eilandskerk... of scheepswerf de Reus... of Jan Bicker... of machinefabriek Hendrik Jonker en Zoon.

Het Bickerseiland ligt nog steeds op dezelfde plek maar het aanzien is drastisch veranderd. Behalve 'de vaart der volkeren' deed ook de aanleg van een spoorbaan zijn deel. Die baan, in feite één lang viaduct, had vooral invloed op het Bickersplein, de toegang van het eiland vanuit de stad.

De vroegste foto van het Bickersplein (vorige pagina) danken we aan Jacob Olie, die de foto in 1867 maakte. Jacob Olie had een familielid op het eiland wonen en daaraan danken we een grote serie foto's uit de laatste helft van de negentiende eeuw.

De Eilandskerk werd niet meteen bij de inrichting van het eiland verwezenlijkt. Na lang aandringen werd die in 1659 gebouwd, maar



dan als preekschuur. Het was wel de bedoeling er een echte kerk van te maken maar daar moest het eiland tot 1739 op wachten. Eind negentiende eeuw kwam er een kink in de kabel. De kerk verzakte door het dreunen van de treinen die sinds 1879 over het viaduct reden. Om de constructie te ontlasten werd in 1910 de toren gesloopt. Op de luchtfoto boven is de plaats van de toren nog herkenbaar. In 1937 werd de situatie gevaarlijk en werd de kerk buiten gebruik gesteld. Voor het tot afbraak kwam, ging er eerst een wereldoorlog voorbij en werd het 1950 voor men aan de sloop begon.

Boven: Een luchtfoto van het Bickersplein met de onttakelde kerk in 1928. Rechts de bedrijfshallen van Jonker.

Links: Het Bickersplein met de nog geheel intact zijnde Eilandskerk ±1920

Vlgd: De Reus van Bicker op de bedrijfshal van Machinefabriek Jonker en rechts de laatste twee woonhuizen aan het plein



Op het pand Grote Bickersstraat 2-4 staat het beeld De Reus van Bicker op de geveltop. We danken dit beeld van een Romeins krijger aan Jan Bicker die het op zijn huis in de Grote Bickerstraat – even verderop – liet plaatsen. Toen dat huis met de toren rond 1700 werd afgebroken ging het beeld zwerven en kwam in 1866 in handen van Hendrik Jonker die in dezelfde straat in 1806 zijn grofsmederij had gevestigd. Het beeld kreeg een nieuwe plek op de nieuwe bedrijfshal op nummer 2-4, maar ook daar zou het niet blijven. Bij de herinrichting van het Bickerseiland werd het op een sokkel aan de kade geplaatst, de kade die nu Hollandse Tuin heet, naar alweer een voormalige scheepswerf op het eiland. Het is inmiddels wel een replica.

Ter ere van Hendrik Jonker werd in 1956 bij Raadsbesluit van 15 februari dat jaar de naam Bickersplein gewijzigd in Hendrik Jonkerplein. Dat plein veranderde na de sloop van de kerk De beide huizen op de foto hieronder hielden nog een tijdje stand. Het rechterpand, Bickersplein 1, zien we al op de foto op de omslag die Olie in 1867 maakte. Het linkerpand had de beide huisjes Bickersplein 2-3 vervangen. En dat is alles wat er vandaag nog staat, meer niet.





Eeuwenlang ging de toegang tot de Westelijke Eilanden over de Eilandsbrug (#312) vanaf de Haarlemmerdijk door de Buiten Oranjestraat. Dat was een dubbele ophaalbrug zoals overal elders op de Eilanden. Door de aanleg van de spoorbaan langs, of liever ín de Eilandsgracht, verdween die brug en werd een vaste, totdat de spoorbaan verbreed werd en de gracht ter plaatse toen maar gedempt is. Vaak wordt in deze kolommen gemopperd op het vernielen van historische stadsgezichten, maar op het Bickerseiland is het tegenwoordige Jonkerplein een gezellig plein geworden...



De Nederlandsche Bank



Tien tegen één dat, als je iemand vraagt: ‘Wat stond er vroeger op de plaats van De Nederlandsche Bank?’ je als antwoord krijgt: Het Paleis voor Volksvlijt. Dat is weliswaar logisch, maar feitelijk onjuist. Het Paleis stond op het Frederiksplein op de assen van de Weteringschans, Sarphatistraat en Utrechtsestraat, waar nu de tram rijdt. De luchtfoto uit 1957 (vorige pagina) toont duidelijk dat de Bank staat op de plaats waar ooit de Galerij zich bevond.

Nog steeds spreekt het Paleis velen tot de verbeelding. De manier waarop het ten onder ging, in de enorme vlammenzee in de nacht van 18 op 19 april 1929, heeft daar zeker toe bijgedragen en het heeft daardoor mythische proporties aangenomen. Na de fatale brand die het Paleis volledig in de as legde, bleef de Galerij achter als een fraaie lijst waaruit het schilderij is weggesneden. We gaan nu niet



verder in op de geschiedenis en ondergang van het Paleis zelf, maar bekijken de Galerij eens wat beter, want die verdient zeker wat meer aandacht.

Oorspronkelijk was het Paleis bedoeld als tentoonstellingsgebouw, maar toen al snel bleek dat de exploitatie op die manier niet rendabel was, werd het steeds meer een centrum van vermaak. Achter het gebouw lag een enorme tuin en de gemeente besloot een deel daarvan te verkopen aan de Amsterdamse Galerij Maatschappij om daar een luxe winkelgalerij te bouwen die weer omzoomd zou worden door fraaie woningen. Dat leverde de Gemeente ongeveer vijf en een halve ton in guldens op, waarmee de schuldenlast van het

Boven: Zicht op de binnenzijde van de galerij en de paleistuin vanuit een huis aan het Oosteinde

Links: Plattegrond van Amsterdam in 1900, met de zichtassen van het Paleis voor Volksvlijt



Paleis kon worden afbetaald. Architect A.L. van Gendt, die ook had meegewerkt aan de galerij in de Raadhuisstraat, kreeg de opdracht om een ontwerp hiervoor te maken. De opening vond plaats op 26 mei 1883. Aan beide zijden van het Paleis stond een fraaie poort die toegang bood tot de overdekte 320 meter lange winkelpromenade met in totaal vijftig chique winkels. De vloeren waren bedekt met mozaïek, de rijkversierde plafonds met de sierlijke lantaarns werden ondersteund door gietijzeren bogen en de tuin werd omlijst met hekken, die eveneens van gietijzer waren. De opzet was dat deze deftige winkelgalerij het aanzien en de inkomsten van het Paleis zou verbeteren. Het probleem voor de winkeliers was echter, dat

*Boven: De galerij in 1883, vrij toegankelijk en daarom met een hek afgesloten van de tuin
Rechts: De ingang van de galerij vanaf het Westeinde, eveneens in 1883*

het Paleis en de Galerij in die tijd aan de rand van de stad lagen, ver van het centrum vandaan, waardoor de klandizie nogal te wensen overliet. Alleen in de weekenden, als er concerten en evenementen in het Paleis plaatsvonden, was er meer aanloop. De situatie



verbeterde wel toen de nieuwe wijken ten zuiden van de oude stad verrezen. Na de brand kocht de Gemeente Amsterdam de Galerij weer terug van de Maatschappij voor 1,3 miljoen gulden. Met het verdwijnen van het Paleis begon de toeloop naar de Galerij te tanen en steeds meer winkels verdwenen. In de leegstaande ruimtes werden culturele instellingen en de Dienst Sociale Zaken gehuisvest en langzaam raakte de Galerij in verval. De Gemeente had, als eigenaar van de grond, het plan opgevat om hier een nieuw stadhuis te laten verrijzen en schreef in 1937 een prijsvraag uit voor het ontwerp ervan. Helaas kwam de Tweede Wereldoorlog tussenbeide en in 1949 werd van het plan afgezien. Het nieuwe plan was een operagebouw, maar helaas lukte het De Nederlandsche Bank dit terrein te bemachtigen in ruil voor het hoofdkantoor aan de Oude Turfmarkt dat tegenwoordig het Allard Pierson-museum huisvest. Sinds



die tijd zitten we dus opgescheept met het, op zijn zachtst gezegd, weinig aantrekkelijke hoofdkwartier van De Nederlandsche Bank. Rudy Kousbroek verwoordde het als volgt:

'De afbraak van het Galerijgebouw was de meest extreme daad van vandalisme in Amsterdam na de oorlog.'

Veel mensen zijn het daar hartgrondig mee eens.

--Ria Scharn

Boven: De galerij in 1960, kort voor de afbraak

Links: De oostzijde van de galerij aan het Oosteinde, gezien van de Stadhouderskade



*metamorfose
van een
golfbreker*

In 1873 werd begonnen met de aanleg van de Oostelijke Handelskade. De verzanding van het IJ was zo dramatisch dat de grote zeeschepen niet meer aan de zuidwal van het IJ konden komen. Daarom werd een langgerekt eiland in het IJ geplempt dat de naam Handelskade kreeg.

Na niet al te lange tijd bleken de afgemeerde schepen bij bepaalde windrichtingen last te hebben van de golfslag en werd er om een golfbreker gevraagd. Die werd niet lang na 1879 aangelegd.

Toen eenmaal het IJ afgesloten was en men geleerd had de waterstand in het IJ en Noordzeekanaal te regelen was de golfbreker niet meer zo nodig en ontstonden plannen om een zinnig gebruik ervan te maken. In 1896 begon de verbreding van de golfbreker om er uiteindelijk loodsen op te kunnen bouwen en aanlegplaatsen in te richten. Het eiland bleef nog een tijdje doorgroeien tot het de vorm



kreeg zoals op de foto hierboven.

In 1903 was de verbreding van de golfbreker zover gevorderd dat o.m. de KNSM besloot de Nieuwe Vaart te verruilen voor het IJ-eiland, zoals de golfbreker voortaan heette. Het eiland kreeg een spoorbrug vanaf de Ertskade en op het eiland spoorrails tot beide einden. De brug kwam schuin te liggen omdat de trein geen haakse bochten kon maken. Dat ligt ze vandaag nog steeds, ook al zijn er geen treinen en rails meer te bekennen.

Hoe het IJ-eiland er vandaag uitziet kunt u beter zelf een keer con-

Boven: Het IJ-eiland met de aanlegplaatsen en loodsen in 1956

Links: De aanleg van de golfbreker; foto Jacob Olie



troleren. Bij de inrichting van het eiland als woongebied Java-eiland/
KNSM-eiland werd het een proeftuin voor architecten om zich eens flink
uit te laten. De toenmalige rijksbouwmeester Jo Coenen kwam er ook
nog aan te pas met een masterplan. Overdag ziet u meer architectuurstu-
denten en toeristen op het eiland rondlopen dan bewoners. Beide partners
moeten hard werken om de kostbare appartementen te kunnen betalen.
Mooi uitzicht, dat wel...



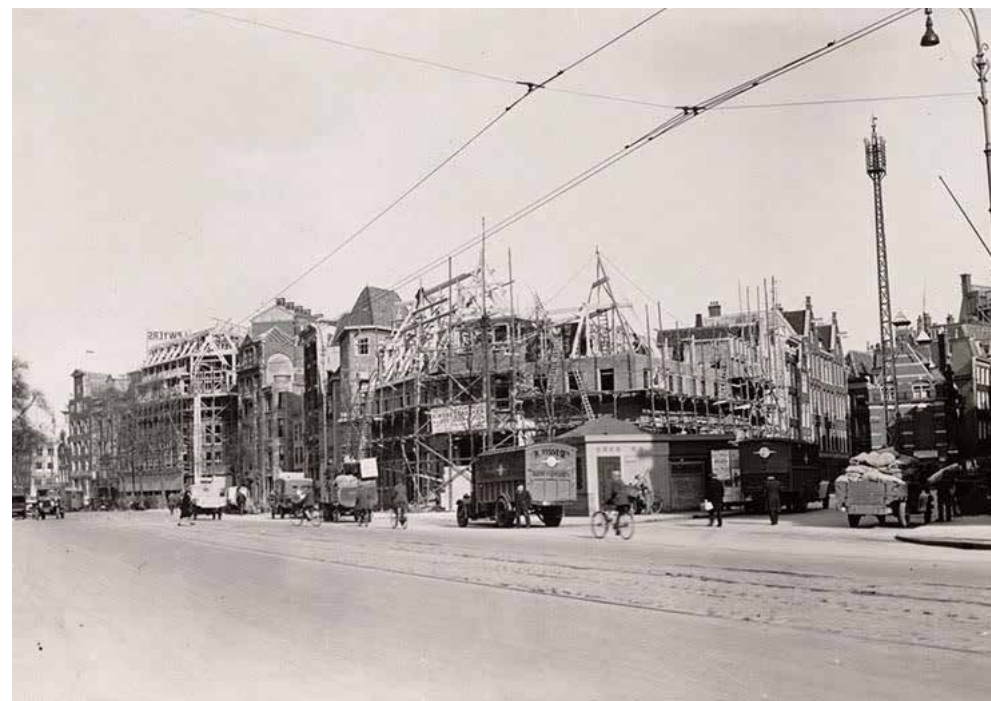
Boven: De Levantkade in vol bedrijf; jaartal onbekend

Rechts: Het IJ-eiland als woongebied; er wordt nog voortdurend bijgebouwd

de Nieuwezijds Kolk



Wandelend over de Nieuwezijds Voorburgwal van de Raadhuisstraat naar het Centraal Station kom je halverwege aan je rechterhand een bizar gebouw tegen dat, op zijn zachts gezegd, nogal uit de toon valt bij de omliggende bebouwing. We zullen er maar niet al te diep op ingaan hoe het mogelijk is dat het groenblauw-spiegelende gebouw, dat wat dreigend voorover helt, hier is neergezet, want daar is al veel over te doen geweest. Het winkelcentrum dat hier in 1996 geopend werd, maakte deel uit van een groter complex, immers aan de overkant van de Nieuwezijds Kolk staat zijn lelijke broertje. Twee jaar na de opening bleek het geheel een compleet fiasco. 'De Kolk is definitief mislukking' kopte het Parool. Er is van alles aan de gebouwen gesleuteld en een deel is in 2000 alweer gesloopt. Jammer dat ze de



rest niet meteen hebben meegenomen in dat proces.

Het fraaie Korenmetershuisje wordt op de foto gereduceerd tot een Madurodamhuisje en je vraagt je af: wat stond hier ook alweer? Voordat 'ABN Amro Vastgoed' op deze plek zijn megalomane winkelcentrum neerzette, stond hier het oude gebouw van 'Van Gend & Loos' dat iedereen zich vast nog wel kan herinneren. Het werd gebouwd in 1930 en was niet echt bijzonder te noemen, maar uit de toon viel het in ieder geval niet. Op de foto uit 1930 zien we hoe het gebouw in de steigers staat en verderop op de Nieuwezijds ontwaren we ook de nieuwbouw van de firma Wyers.

Boven: Bouwactiviteit aan Van Gend & Loos in 1930

Links: De nieuwbouw op de Nieuwezijds Kolk, nu het domein van de Nationale Politie



‘Van Gend & Loos’ was al jaren eerder vertrokken, toen het pand in verband met de nieuwbouw in 1994 werd gesloopt.

We gaan nog een stapje verder terug in de tijd, want wat is er rond 1930 verdwenen voor het pand van ‘Van Gend & Loos’? Op een foto uit 1928 kijken we naar de noordgevel van de Nieuwezijds Kolk. Een aardige rij huizen met fraaie gevels en vooral het hoekhuis op nummer 26 is, ondanks dat het hier al gestut moet worden, heel mooi met zijn trapgeveltje. Er is gelukkig nog wel wat over van het rijtje. De linkse vijf huisjes zijn verdwenen, maar de rest staat er nog steeds.

Nu gaan we terug naar de tijd dat de Nieuwezijds Voorburgwal

nog niet gedempt was en kijken naar deze zelfde locatie. We zien een rustig pleintje met in het midden het Korenmetershuisje dat in deze tijd veel beter tot zijn recht komt. Het fraaie pandje links is begroeid met klimop en het geheel heeft een vriendelijke uitstraling. Ook de rechterkant van de Kolk komt hier duidelijk in zicht. De kademuur op de voorgrond vertoont ernstige gebreken. Vermoedelijk dacht het stadsbestuur: laat maar zitten, de boel wordt toch gedempt.

Tekenaar J.M.A. Rieke legde de plek vast voordat het water verdween (omslag). Op deze prachtige plaat toont de Nieuwezijds Voorburgwal hoe mooi hij ooit was, met de fraaie gevelrij, waar later Wyers stond en tegenwoordige de akelige nieuwbouw van ‘Hotel Kimpton De Witt’ overheerst. Heel aardig is ook het brug-



Boven: De nieuwbouw van Van Gend & Loos op de hoek van de Nieuwezijds Kolk

Rechts: Dezelfde hoek voordat hij gesloopt werd voor Van Gend & Loos

getje dat naar de Korte Kolksteeg leidde. Onder de brug is een houten betimmering te zien met een deur erin. De Beeldbank vermeldt dat het hier om een openbaar urinoir ging.

En hoe ging het nu verder met het hoekpand? Tegenwoordig staat er met grote letters 'Politie' op de gevel. Sinds 1 januari 2013 is de 'Nationale Politie' gevormd en door de sluiting van vier Amsterdamse bureaus ontstond er behoefte aan een ruimer bureau voor het 'Basisteam Burgwallen'. Het groenblauwe gebouw aan de Nieuwezijds leek geschikt voor dit basisteam en sinds 2016 staan hier de welbekende blauwrood-gestreepte auto's voor de deur. Aan de andere kant van de Nieuwezijds Kolk kreeg het lelijke broertje van het 'winkelcentrum' een facelift en gaat nu door het leven als 'Inntelhotels Nieuwezijds Kolk'.

Ach ja, we hadden nog bijna geen hotels in Amsterdam.



Het kantoorpand naar ontwerp van Ben Berkel werd in 1994-'96 gebouwd in opdracht van ABN-AMRO als onderdeel van een veel groter project met 6000 m² kantoorruimte, 3000 m² winkelruimte, 38 appartementen, een hotel en een ondergrondse parkeergarage voor 400 auto's. Vooral het groene kantoorgebouw dat de Kolk van de Nieuwezijds afsluit, moest het ontgelden. Totale investering: ruim 150 miljoen gulden. In 1999 kozen de lezers van Het Parool het tot het lelijkste gebouw van Amsterdam.



Ben van Berkel geeft naast zijn architectenbureau les aan meerdere universiteiten. Zijn bureau ontwierp o.a. de Erasmusbrug in Rotterdam, het centraal station van Arnhem, het Agoratheater in Almere en het Mercedes-Benzmuseum in Stuttgart. En dit gedrocht dus...

Het project is inmiddels aangepast door Gert Jan Hendriks van de Architectengroep, omdat het gebouw niet functioneerde. Het kantoorgedeelte bleef onaangepast. De zestig kleine winkelruimtes zijn samengevoegd tot enkele grotere ruimtes. De inrichting van de parkeergarage werd in 2007-2008 aangepast naar ontwerp van Marlies Rohmer en Jord den Hollander. In 2016 is het gebouw van binnen helemaal gestript en opnieuw ingedeeld voor de Nationale Politie. In een interview met Coen Verbraak voor Volkskrant Magazine zei Ben van Berkel: "Het is het enige project waarvan ik kan zeggen dat ik spijt heb dat het er staat".

[red.]

--Ria Scharn

Links: Nieuwezijds Kolk in oude glorie, iets later gefotografeerd dan de tekening van J.M.A. Rieke op pag.41. Het urinoir staat nu op de wallenkant.

het dempen van Jordaangrachten



De meest voor de hand liggende metamorfoses in Amsterdam zijn de vele dempingen van grachten in de Jordaan in het laatste helft van de negentiende eeuw. Van de elf grachten zijn er zes gedempt, afgezien van enkele korte watertjes, de Elands Stinksloot (Lijnbaansstraat: 1859) en Oude Looierssloot (Derde Looiersdwarsstraat: 1897). We lopen ze in chronologische volgorde langs en zullen zien dat de dempingen eerste bittere noodzaak waren terwijl de laatste twee best open hadden kunnen blijven. Dat was mogelijk geweest omdat de doorspoeling van de grachten sterk verbeterde toen het stoomgemaal bij Zeeburg in 1879 in werking was getreden.

1857

Foto's van de **Goudsbloemgracht** zijn niet bekend, dus moeten we het met tekeningen doen. De Goudsbloemgracht was de eerste



Jordaangracht die gedempt werd en dat niet voor niets. De hygiënische toestand rond de gracht was abominabel te noemen. De stank was soms niet te harden en de ratten liepen over je tenen.

*Heb je van de Goudsbloemgracht wel gehoord
Dat grachtje al zonder boomen?
Waar vaak door de stank je keel werd gesmoord
En niemand uit pret zou komen?*

Versteende wallekanten waren hier niet te vinden, iets dat bij nagenoeg elke stadsgracht wèl 't geval was. De omstandigheden van de Goudsbloemgracht waren inderdaad afwijkend van de rest van de Jordaangrachten. Bijna zonder enige aanpassing was de bestaande pre-stedelijke weersloot gehandhaafd. Dat maakte de Goudsbloemgracht tot de smalste van de elf Jordaangrachten.

Links en boven: de Goudsbloemgracht was niet veel meer dan een open riool



De herinnering aan deze gracht werd ook gewist: het resultaat van de demping ging Willemsstraat heten. Het vers ging nog verder:

*Zoo vestigt Amsterdam zijn grond
Een fiksche straat waar water stond
En Amstel's burgemeester Boot
Schept pleinen uit een moddersloot'
Tot heil van iedere burgerwoning
Lang leve Hij! Lang leve Neerlands koning!*

Bij de demping van de Goudsbloemgracht werd, volgens een ooggetuige, gebruik gemaakt van een andere methode dan bij de latere dempingen. Bij deze latere dempingen werd zand aangevoerd en

Boven: De gedempte Goudsbloemgracht kreeg een andere naam: Willemsstraat

Rechts: De Anjeliërsgracht was een stuk breder en voornameer dan veel andere Jordaan-grachten, net als de Bloemgracht en Rozengracht

gedumpt tussen de beide wallenkanten en zo het water weggeperst. Bij de Goudsbloemgracht werd echter eerst het water weggepompt, waarna de open gekomen greppel gevuld werd.

1860-1861

De reden om de **Anjeliërsgracht** te dempen hinkte op twee gedachten. Het begon om gezondheidsredenen, net als de Goudsbloemgracht. De Anjeliërsgracht was veel ruimer uitgelegd, zodat zij als tweede plan een rol kreeg in de alternatieve verkeersdoorbraak in plaats van de latere Raadhuisstraat-Rozengracht. Dat alternatieve plan omvatte een doorbraak vanaf de Oudebrugsteeg naar de Blauwburgwal, Herenstraat en Prinsenstraat. Het werd door de grote hoeveelheid te slopen bebouwing in het oudste gedeelte van



de stad afgeschoten. De Anjeliërsgracht werd toch als tweede gedempt. Ook deze gracht kreeg een andere naam: Westerstraat. Het was in 1862, toen zij voor verkeer vrijgegeven werd, de breedste straat in de stad. De stad had zich deze demping het gigantische bedrag van f80.000,- laten kosten. Dit was meteen het einde van de eerste dempingsgolf.

Het was zeker niet de bedoeling alle Jordaangrachten te dempen. De helft moest open blijven voor het broodnodige spoelen van de grachten. Om-en-om dempen was het oorspronkelijke uitgangspunt maar daar werd om praktische redenen van afgezien.



1889

Ook de demping van de **Rozengracht** was ingegeven door twee beweegredenen. De bewoners waren de stinkende Rozengracht met de vele industrie die zich er langs gevestigd had meer dan beu en vierden feest toen de gracht gedempt werd. Zij kregen echter hun zin omdat de Rozengracht een rol ging spelen in de grote verkeersdoorbraak die de binnenstad moest verbinden met de enorme stadsuitbreiding aan de westkant van de stad. Of de bewoners dit een goede ruil vonden, vertellen de annalen niet maar het is zeker dat ze van de regen in de drup kwamen. Meteen vanaf het begin van de doorbraak werd dit dé racebaan van Amsterdam. Als het verkeer de laatste bottleneck Westermarkt voorbij was werd het gaspedaal

Boven: De Rozengracht in 1876, een foto van Andries Jager

Links: Ook de gedempte Anjeliërsgracht kreeg een andere naam: Westerstraat



ingedrukt om zo snel mogelijk de stad uit te komen. Ook al is er geen foto met spitsverkeer te vinden, het kan er verschrikkelijk druk zijn.

Boven: De Rozengracht in een heel andere gedaante op Koningsdag

Rechts: De Elandsgracht kreeg een dubieuze faam door de aanwezigheid van een roversnest: het Fort van Sjako, de beide hoge panden op de foto

1891

De **Elandsgracht** werd gedempt om vanuit de binnenstad snel naar de groentemarkt langs de Marnixstraat door te kunnen steken. Zo prozaïsch was het en niet beter. Er lag nog wel een advies uit het verleden om de Elandsgracht te dempen ter verbetering van de waterhuishouding, maar zoals we in de inleiding zagen was dit, na inwerking treden van het stoomgemaal bij Zeeburg, van steeds minder belang. Na de verhuizing van de groentemarkt in 1934 lag de straat er wat nutteloos bij en werd het een grote parkeerplaats.





1895

Van B&W hoefde de **Lindengracht** niet gedempt te worden. Die bleef bij het oorspronkelijke voornemen de Jordaangrachten om-en-om te dempen en dat hield in dat de drukbevaren Lindengracht open zou blijven. De Lindengracht was een belangrijke route van de Lijnbaansgracht naar de Eenhoornsluis en het IJ. In de begroting voor 1894 nam het college zelfs een bedrag van f50.000,- op voor de verstening van de houten wallekanten. De Gemeenteraad besliste anders. Twee leden van de gezondheidscommissie, Daniël Schut (aannemer van publieke werken) en Roelof Kuipers (architect, specialist waterwerken) deden in enkele amendementen voorstellen ter verbetering van de volksgezondheid. Zij waren het waarschijnlijk die nog in 1893-1894 voorstelden alle Jordaangrachten

Boven: De gedempte Elandsgracht werd eerst ingelijfd door de groentemarkt en werd daarna een parkeerplaats

Rechts: De Lindengracht zoals in 1893 vastgelegd door Jacob Olie

te dempen. Zij kregen steun van raadsleden Serrurier en Kouveld. Hun amendement werd echter verworpen. Toen kwam het bedrag van f50.000,- ter sprake en schrapte de Raad die uitgave ten gunste van werken aan de Heren- en Keizersgracht. De situatie rond de Lindengracht kon niet bij het oude blijven en dus werd alsnog het besluit genomen de gracht te dempen.

In 1962 is serieus het plan geopperd de Lindengracht weer open te graven, maar het bleef bij een plan. De Lindengracht is bijna een kilometer lang en bood – afwisselend met de Westerstraat – plaats aan een weekmarkt. Vandaag is hier de zaterdagmarkt met plaats voor ruim 200 kramen.



1895

De toestand rond de **Palmgracht** was bijna net zo beroerd als die van de Goudsbloemgracht. Gevaren werd er nauwelijks en daarom besloot B&W in een vroeg stadium de houten beschoeiing niet meer te onderhouden en de gracht voor demping in aanmerking te laten komen. In het derde kwart van 1895 werd de aanleg van riolering en aansluitend demping van de Palmgracht aanbesteed. Vooral tegen de demping van deze beide laatste Jordaangrachten, de Lindengracht en de Palmgracht, kwam veel verzet van burgers los. Er werd zowaar over stedenschoon gesproken dat verloren dreigde te gaan. De tijd dat burgerinitiatieven enig gewicht in de schaal konden leggen was echter nog niet aangebroken. Het eerste succes boekte het jonge maar elitaire genootschap Amstelodamum in 1903 tegen de voorgenomen demping van de Reguliersgracht.



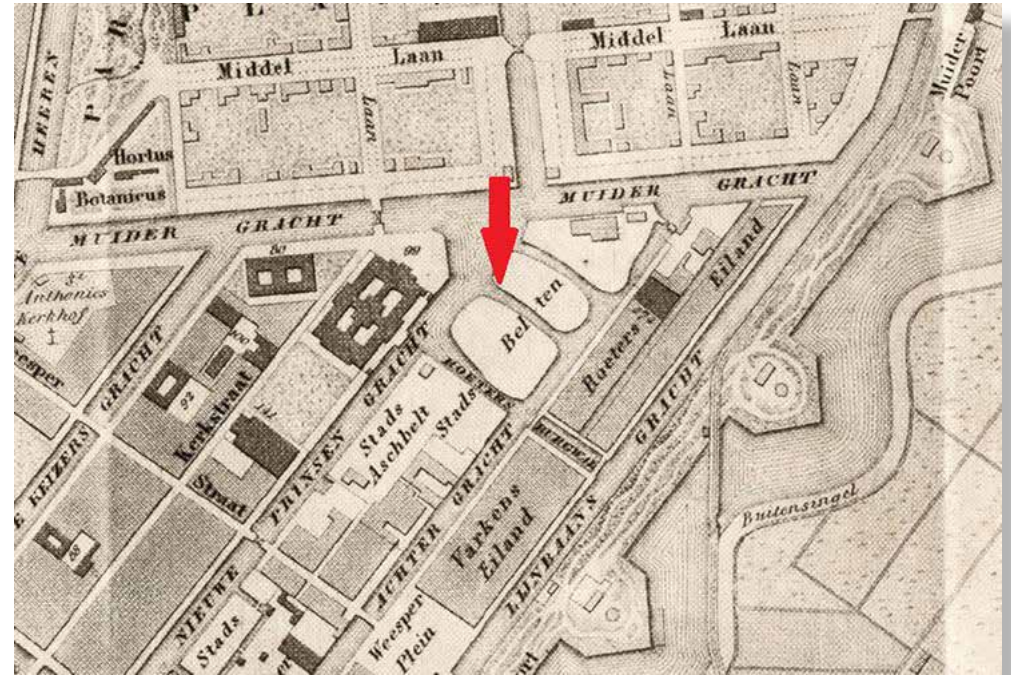
Deze serie over de demping van een aantal Jordaangrachten werd eerder gepubliceerd in het [weekblad](#) jg. 2016 - wk07, 08 en 09.

het Scheikundig Laboratorium



Als je via de Plantage Kerklaan de brug naar de Roetersstraat overgaat en je weg vervolgt langs het Dr. Sarphatihuis (het voormalige Nieuwe Werkhuis), dan doemt hij plotseling voor je op: de grote witte blokkendoos van de Universiteit van Amsterdam. Toegegeven, de buurt was er al niet mooier op geworden met de bouwwerken die de UvA daar al in de jaren tachtig liet optrekken. De grote donkere torens verstoren van alle kanten het stadsbeeld. Toen ik in de Plantage woonde, stond deze witte blokkendoos er nog niet en je vraagt je dan af: wat stond hier vroeger ook alweer?

Een aantal jaren geleden stond onderstaande foto van Jacob Olie als raadplaat in de fotoquiz en hoewel ik jaren in deze buurt gewoond



heb, kostte het me toch even tijd om het gebouw te herkennen. Niet zo gek natuurlijk. De huizen op de achtergrond waren vervangen en het Scheikundig Laboratorium ging meestal schuil achter de groot geworden bomen. Eigenlijk was het best een mooi gebouw. Helaas brak er op 7 november 1987 een hevige brand uit waarbij het grote schade opliep en er helaas besloten werd tot sloop over te gaan. De Roetersstraat is aangelegd op de in 1873 gedempte Roetersburgwal. De nieuwe straat kwam, gezien vanaf de Sarphatistraat, midden op het Nieuwe Werkhuis uit en moest daar een bocht omheen maken om over het Weespereiland en de enige brug over de Muijdergracht op de Plantage Kerklaan uit te komen. De voormalige

Boven: Fragment uit de stadskaart van H.P.Eskes van 1842; de pijl geeft het belterrein aan waar de Gemeentelijke Universiteit het Scheikundig Laboratorium bouwde
Links: Jacob Olie fotografeerde het laboratorium kort na de oplevering in 1891



vuilnisbelten werden het terrein voor de Gemeentelijke Universiteit, waaronder ook het Scheikundig Laboratorium viel.

Ook bovenstaande voormalige quizfoto kostte heel wat hoofdbreken, want wat zien we hier nu eigenlijk? Na veel gepuzzel waren we eruit; we kijken hier, ongeveer vanaf de brug voor de Plantage Kerklaan, over de Plantage Muidergracht en de Nieuwe Prinsengracht naar de Stadsbelten (zie kaartje). Dat is precies de plek waar later het Scheikundig Laboratorium verrees.

Het Scheikundig Laboratorium is onlosmakelijk verbonden met prof. dr. Jacobus Henricus van 't Hoff (1852-1911). Hij was een fysisch-chemicus die in 1878 benoemd werd tot hoogleraar in de scheikunde,

*Boven: De gemeentelijke belten in het Weesperveld; daarachter het Roeterseiland
Rechts: Het laboratorium gezien over de Nieuwe Prinsengracht in ±1891*

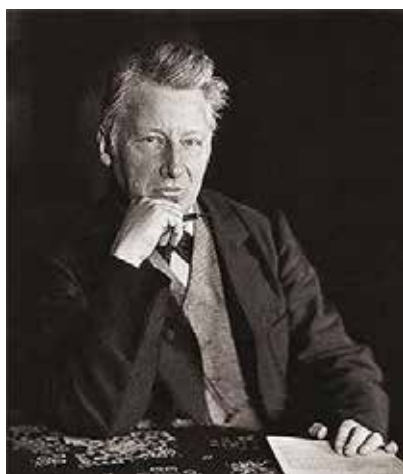
geologie en mineralogie aan de Universiteit van Amsterdam. Toen hij in 1887 een aanbod kreeg voor een professoraat in Leipzig werd er direct een adres aan de gemeenteraad van Amsterdam gezonden waarin negentig ondertekenaars voorstelden een nieuw scheikundig laboratorium in te richten naar de *'eischen des tijds en voorzien van alle noodige hulpmiddelen'*.

Van 't Hoff, die ondertussen naar Duitsland gereisd was om daar het laboratorium te bekijken, kreeg bericht dat de gemeenteraad besloten had om in Amsterdam een nieuw scheikundig laboratorium te bouwen. Dat gaf voor Van 't Hoff de doorslag om in Amsterdam te blijven.



Op 7 november 1987, op de eerste zaterdagmiddag van die maand, slaan om half vier 's middags de vlammen ineens uit 'het gebouw met de torentjes'. Het is het enige gebouw op het Roeterseiland zonder automatische brandmeldinstallatie en dat wreekt zich nu. De brandweer rukt met groot materieel uit en zet zelfs een blusboot in. Het zorgt ervoor dat de bijzondere collecties grotendeels gespaard blijven, maar het dak en de gevel zijn grotendeels verwoest. Er worden initiatieven ontplooid om het neo-rennaissancegebouw te behouden en te renoveren, maar het stond al op de nominatie om verdwijnen en wordt dus toch veroordeeld tot de sloopkogel. De UvA wil een modern onderkomen op de hoek van de Nieuwe Prinsengracht en de Roetersstraat bouwen en dit is dan wat het geworden is: modern ja, maar mooi zeker niet.

-- Ria Scharn



Links: Prof. dr. Jacobus Henricus van 't Hoff (1852-1911)

*Rechts: 7 November 1987 - brand!
Foto: Het Parool*

*Onder: Het laboratorium in zijn nadagen; de nieuwbouw van de UvA rukt op
Foto: Folia*



de Martelaarsgracht





Dit tamelijk onbekende schilderij van Cornelis Springer - het is in particulier bezit - was aanleiding om de metamorfose van dit hoekje in Amsterdam eens uit te diepen. Zes eeuwen was dit beeld redelijk onaangetast gebleven maar in de laatste 133 jaar hebben we het opgeofferd aan steeds drukker wordend verkeer.

Even wat jaartallen. In 1387 wordt de Nieuwezijds Achterburgwal gegraven die vlak bij de zeekering, de Nieuwedijk, met de Voorburgwal samenkomt. Van die samenkomst wordt door de zeekering een kolk gegraven naar het IJ. De sluis heet in eerste instantie

Omslag: De Martelaarsgracht door J.M.A. Rieke

Boven: De Martelaarsgracht door Cornelis Spinger; privé bezit

Rechts: De Martelaarsgracht begin zestiende eeuw

Spaandammersluis maar gaat later Haarlemmersluis heten en na de aanleg van nog een sluis door de zeekering, niet ver hier vandaan, wordt het de Oude Haarlemmersluis. Het geheel wordt in 1390 afgerond met de bouw van een stadspoort boven de sluis, de eerste (stenen) Haarlemmerpoort. Die wordt in 1506 afgebroken, na weer een stadsuitbreiding. Dan ontstaat het beeld zoals op de tekening hieronder.

Welke martelaar garant stond voor dit grachtje is onbekend, maar waar de sluis zijn lange leven aan dankt is wél bekend. Het speelde eeuwenlang een belangrijke rol in het doorspoelen van het stadswater. Door slim afwisselen van open- en dichthouden van de sluisdeuren werd door de eb en vloed in het IJ een stroming gemanipuleerd, hoe gering dat soms ook was. Verkeerstechnisch was de sluis



nauwelijks nog van belang omdat die rol na 1425 door de Nieuwe Haarlemmersluis in het Singel was overgenomen.

De grootste ingreep in het uiterlijk van dit hoekje is de demping van beide burgwallen aan de nieuwe zijde. De Achterburgwal in 1867 en de Voorburgwal in 1883. In dat laatste jaar is ook de kolk (Martelaarsgracht) gedempt. In 1884 was dit werk afgerond. Er werd - vóór het dempen - eerst riolering in de bedding aangelegd.

De nieuwe Martelaarsgracht ligt op het niveau van de kruin van de Nieuwendijk. Tot vandaag daalt het wegdek ter hoogte van het Hekelveld nog steeds een flink eind totdat het op het niveau van de oude stad is beland.

Op de foto rechts kijken we van de andere kant met links het gebouw van de Hollandsche Lloyd dat een groot deel van de gevel-



wand inneemt. Rechts is die gevelwand nog onverstoord maar ook hier zou in de negentiger jaren flink gesloopt worden. Uitgezonderd de Karpershoek, op de hoek van de Prins Hendrikkade, met recht de oudste kroeg van Amsterdam.

Het buiten de Nieuwendijk aangeplempte land is al heel oud, waarschijnlijk tijdens de stadsuitbreiding van rond 1425. Eind zestiende eeuw lag de oever weer verder in het IJ, want daar werd toen café Karpershoek gebouwd. In 2003 heeft de BMA een bescheiden opgraving gedaan en vond ter hoogte van het gesloopte Martelaarsgracht 6 de oude oeverversteviging. U kunt daar meer over lezen via [deze link](#).

Boven: De Martelaarsgracht in 1977

Links: De gedempte Martelaarsgracht in 1907

het Stedelijk Gymnasium



Zoekend in de Beeldbank stuit ik soms op afbeeldingen van gebouwen die ik niet ken en het duurt dan even voor ik die kan plaatsen. Zo ook deze keer; een fraai pand aan het Singel en de begeleidende tekst vermeldt dat het hier om het Stedelijk Gymnasium gaat. Tijd voor een nadere kennismaking.

Het Stedelijk Gymnasium is voortgekomen uit de 'Hoofdschool' die in 1342 werd opgericht en daarmee één van de oudste scholen van Nederland was. In de zestiende eeuw ging de school verder onder de naam 'Latijnse School' en kwam er een tweede bij. Ze waren respectievelijk gevestigd bij de Oude Kerk en de Nieuwe Kerk. Na samenvoeging verhuisden ze in 1678 met zo'n 200 leerlingen naar dit pand aan het Singel, maar daar waren ze niet de eerste bewoners. Even een zijstapje naar: Het Aalmoezeniersweeshuis. In 1613 richt-



ten de stadsbestuurders van Amsterdam 'Het College van Aalmoezeniers' op. Het bestond uit stadsregenten en kreeg de taak om de allerarmste kinderen van de stad op te vangen en te voeden. De eerste decennia was het weeshuis gevestigd aan het Singel in het pand waarin later de Latijnse School zou komen. In 1666 werd een groot nieuw weeshuis aan de Prinsengracht in gebruik genomen. Het was bedoeld voor zo'n 800 kinderen, maar veertien jaar later was het aantal al opgelopen tot 1300. Verschillende keren moest het daarom worden uitgebreid. Het gaat te ver om hier de hele verdere geschiedenis van het weeshuis uit de doeken te doen. Wij kennen het gebouw als 'Het Paleis van Justitie' dat hier, na verbouwing, ruim 175 jaar gevestigd was. Tegenwoordig is het omgetoverd in,

Boven: *Het Aalmoezeniersweeshuis in 1663*

Links: *Het Stedelijk Gymnasium in 1880*



jawél, het zoveelste hotel.

Terug weer naar het Singel. Nadat de weesjes vertrokken waren, is de Latijnse School hier ruim 200 jaar, van 1678 tot 1885, gevestigd geweest. De naam 'Stedelijk Gymnasium' dateert uit 1846. In de loop der tijd verdubbelde het aantal leerlingen en kampte de school met gebrek aan ruimte en slechte verlichting en ventilatie. Er werd een nieuw pand opgetrokken aan de Weteringschans en in 1885 verhuisde de school naar dit nieuwe gebouw. Sinds 1927 staat de school bekend onder de naam Barlaeus Gymnasium; nog steeds één der beste scholen van Amsterdam.

Boven: De Latijnse School in 1789

Rechts: Stadsplattegrond (detail) rond 1900 met gearceerd de locatie van het gymnasium

Na het vertrek van het Stedelijk Gymnasium verrees in 1897 op de plek aan het Singel een nieuw gebouw waarin het 'Bureau van de Burgerlijke Stand en Bevolking' werd gehuisvest. In 1905 kwam rechts hiervan een politiebureau met een vrijwel identieke trapgevel in neo-renaïssancestijl. Hiermee deden de gebouwen met opzet enigszins denken aan het vroegere Aalmoezeniersweeshuis. Bij de verbouwing in 1997 tot winkelcentrum De Kalvertoren zijn alleen deze voorgevels blijven staan. De wat uit de toon vallende colonnade die bovenaan de twee trapgevels verbindt, is toen toegevoegd. De poort in het middendeel, oorspronkelijk de toegang tot de Kloostersteeg, dient tegenwoordig als ingang van het winkelcentrum. Zonde of zegen? Moeilijk te zeggen in dit geval. Dat laat ik aan de lezer.

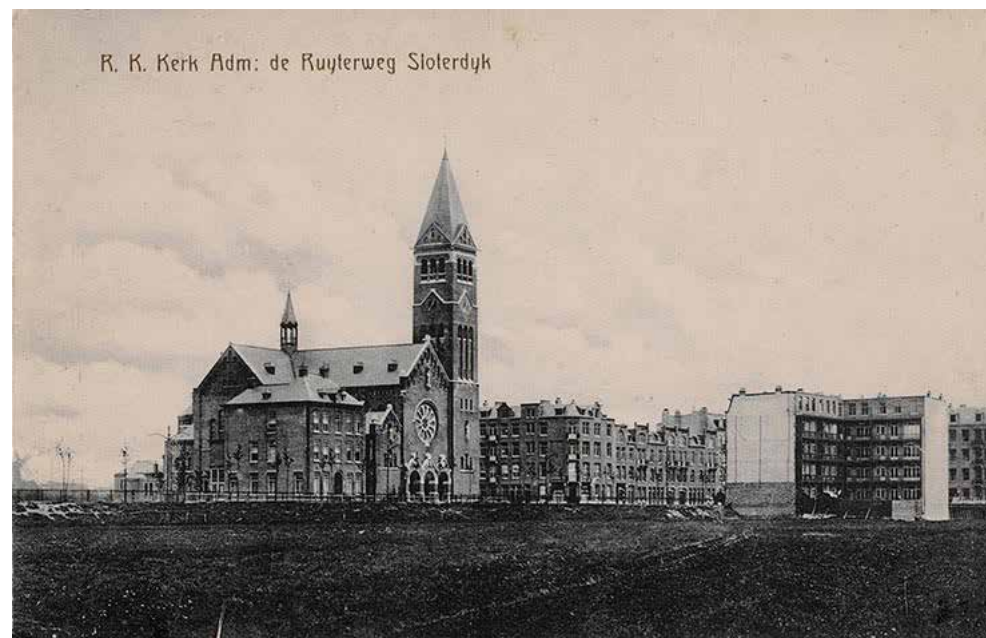
--Ria Scharn





Admiraal de Ruijterweg

Wij beginnen dit stukje met twee keer De Krommert. We willen het namelijk hebben over de Admiraal de Ruijterweg, want als er iets een totale metamorfose onderging, is het deze straat. Het begon als gezapig tuinbouwgebied. Op de omslag ziet u een aantal boerderijtjes in 'de Krommert' in de Sloter- en Middelveldsepolder en op de inzet een recente foto van de Krommert, de kromming in de Admiraal de Ruijterweg. In deze polder kocht de Electricische Spoorweg Maatschappij (ESM) een strook weiland van 280.000 m² die van de Tolbrug via de Krommert tot aan Sloterdijk reikte. Daarop werd in het midden op een verhoogd bed tramrails gelegd, waarop in 1904 de Haarlemse tram ging rijden. Van de door de ESM betaalde Wiegbrug tot de Krommert ging het nog dwars over de sloten en het Slatuinenpad, van-



daar volgde het tracé de loop van de poldersloten.

Op de rest van de strook grond mocht de ESM huizen bouwen. Een en ander ging in goed overleg met de gemeente Amsterdam, omdat die stad zijn zinnen al had gezet op een gebiedsuitbreiding in deze richting. De huizen moesten passen binnen de toekomstvisie van Amsterdam. Dat betekende dat de grond naar Amsterdamse normen opgehoogd werd en dat de huizen de voorgeschreven voorzieningen kregen, vooral riolering. De bedoelde annexatie van de Sloterpolder zou overigens nog tot 1921 op zich laten wachten. Na de annexatie van de gemeente Sloten in 1921 kwam ook de Admiraal de Ruijterweg aan Amsterdam. Het tweede en laatste deel van de weg werd onderdeel van een nieuwbouwwijk die toen 'Land-

Boven: Op deze foto ruikt de bebouwing al op en is de Boomkerk (Sint Augustinus van Assisië) al gebouwd en gewijd.

Links: De Haarlemse tram van de ESM door een nog maagdelijk polderlandschap



lust' heette, nu beter bekend als de Bos en Lommerbuurt. De foto hierboven is uit 1940 met nog steeds de vrije trambaan. Dat zou veranderen!

In 1956 werd het contract met de NZH, die intussen de ESM met al zijn lijnen had overgenomen, opgezegd. Op 31 augustus 1957 reed de laatste Haarlemse tram vanuit Amsterdam.

In sneltreinvaart brak de gemeente Amsterdam de vrije trambaan af en afsalteerde de Admiraal de Ruijterweg naar de normen van die tijd. Daarna werd de straat het domein van het autoverkeer dat met dezelfde sneltreinvaart over deze brede asfaltbaan jakkerde.

Vandaag is dat autoverkeer door vrije busbanen weer enigszins aan banden gelegd. En, oh ja, er rijdt weer een tram. Sinds september 1982 rijdt lijn 14 over de Admiraal de Ruijterweg.

Boven: Een vrije trambaan voor de Haarlemse, hier van de Wiegbrug tot de Krommert

Rechts: Een foto van 6 januari 1959; de trambaan wordt geasfalteerd, zo snel als 't kan



het Pentagon





En tikkeltje mistroostig blik de Zuiderkerkstoren over het dak van het Pentagon de Jodenbreestraat in. De toren die zich vanaf de Groenburgwal zo schitterend laat fotograferen en alle toeristen naar de brug in de Staalstraat lokt, ziet er vanaf deze plek compleet misplaats uit. Hoe was dat vroeger ook alweer? Was het toen beter dan nu? Cornelis Springer schilderde deze plek in 1853 (links). Toegegeven; het beeld is geromantiseerd en gemodelleerd naar vroegere tijden, maar je krijgt toch een aardige indruk van hoe het hier ooit was. De Zuiderkerkstoren komt hier volledig tot zijn recht. Ook vanaf de kant van de Houtgracht (het tegenwoordige Waterlooplein) bood het geheel een fraaie aanblik. Vergelijk de foto uit 1864 nu eens met die van na de bouw van het Pentagon.

Boven: Het Pentagon gezien vanuit de Jodenbreestraat

Links: Van nagenoeg hetzelfde standpunt geschilderd door Cornelis Springer (RKD)



Rond 1935 was de Jodenbreestraat nog een gezellig winkelstraat en de Zuiderkerkstoren paste daar uitstekend bij. Hij stond fraai midden in de zichtlijn vanuit die straat. Het was de oorlog die hier enorme schade aanrichtte, maar was die ook onherstelbaar?

Na de oorlog kwamen er plannen voor een frisse aanpak van de oude Jodenbuurt. Weg met al die oude huizen en smalle straten. Ruimte was er nodig voor het verkeer en moderne huizen voor de inwoners van de stad. Een brede verkeersweg moest er komen en daarlangs

Boven: De Zuiderkerk gezien vanaf de Houtgracht in 1864

Rechts: De Zuiderkerk gezien door de Jodenbreestraat rond 1900

grootschalige bebouwing die bij een dergelijke weg paste, zoals het Maupoleum. Een metrolijn was ook belangrijk en omdat in die tijd dat werk bovengronds werd uitgevoerd, was het nodig om, op zijn zachtst gezegd, nogal het een en ander tegen de vlakke te gooien. De bevolking werd niets gevraagd en we weten allemaal nog waar het op uitdraaide; enorme rellen die soms uitliepen in complete veldslagen. Wij woonden in die tijd in de Plantage en als ik weer een hele rij wagens van de Mobiele Eenheid de stad in zag scheuren, dan wist ik dat het weer mis was in de Lastage en omgeving. In 1972 haalde de Gemeente Amsterdam bakzeil en werd er afgezien van het verder doortrekken van deze weg dwars door de stad. De Sint Antoniesbreestraat was toen al zwaar toegetakeld, maar het bijzondere was dan weer, dat korte tijd de Zuiderkerk in al zijn glorie te bewonderen viel.



Maar zo kon het natuurlijk niet blijven. Er moest gebouwd worden voor de buurt. Dat resulteerde op deze plek in het Pentagon. De naam is nooit echt aangeslagen. Van bovenaf gezien is het inderdaad een vijfhoekig blok woningen, maar wie ziet dat nou ooit en hoeveel mensen weten dat het woord 'pentagon' *vijfhoek* betekent? Vanaf de kant van de Zwanenburgwal gezien, keek je vroeger de Moddermolensteeg in, die naar de Sint Antoniesbreestraat liep. Die steeg is helemaal verdwenen, maar even verderop, op de plek van de vroegere Biesengang, loopt nu een smal straatje met de naam Moddermolenstraat.

Vergelijk de huidige situatie aan deze kant maar weer eens met die in 1875 en vraag je af: had dat niet mooier en passender gekund?



"Theo Bosch ontwierp bovenop de metrobus dit woonblok dat op de website van Architectuur Centrum Amsterdam als volgt omschreven wordt: Binnen dit gebied ontwierp Bosch een onregelmatig gevormd, min of meer gesloten blok voor 88 woningen met aan de straatkant een aantal winkels. Kenmerkend is de manier waarop het gebouw zich voegt in het fijnmazige karakter van de buurt met een verticaal gelede gevel en een semi-openbare binnenplaats. De plastische gevel is geen resultaat van vormwil maar van functionele overwegingen op het gebied van oriëntatie, lichttoetreding en bruikbaarheid van iedere afzonderlijke woning. De architectuur van het gebouw is kenmerkend voor een periode waarin Bosch zeer beïnvloed was door het werk van Aldo van Eyck."

Links: De Zuiderkerk is voordat het Pentagon gebouwd werd even volledig te zien



Deze jaren-tachtig-bouw zou in een buitenwijk misschien niet misstaan, ik ben niet tegen nieuwbouw, maar hier op deze plek doet het nu alweer vreselijk gedateerd aan. Of het gebouw inderdaad 'zich voegt in het fijnmazig karakter van de buurt' mag de lezer zelf bepalen.

--Ria Scharn

Boven: Het Pentagon gezien vanaf de Zwanenburgwal van hetzelfde standpunt als de foto rechtsboven op de vorige pagina

Rechts: Detail uit de buurtkaart van buurt C; de Zuiderkerk is met 'E' gemarkeerd. In grijs de contouren van het Pentagon





*de parkeergarage
van de Bijenkorf*

Edereen die wel eens op het Beursplein komt, kent het gebouw wel. Op de hoek van de Papenbrugsteeg zien we een mistroostige gevel met kleinen glazen ruitjes die totaal niet past bij het gebouw waarvan het de parkeergarage is. De Bijenkorf is toch een pand van statuur en hetzelfde geldt voor de er naast gelegen Effectenbeurs. Ineengeklemd tussen deze gebouwen ziet de parkeergarage eruit als een met zijn uiterlijk verlegen puber die zich half verstopt achter zijn ouders. Mooi is anders, maar laten we eens kijken hoe het er hier vroeger uitzag.



Daarvoor gaan we terug naar 1860, het jaar waarin de waarschijnlijk oudste foto van deze locatie gemaakt is. We zien het water van het Damrak dat toen nog doorliep tot en langs de Beurs van Zocher. Over het water ligt de Papenbrug en op de hoek van de Papenbrugsteeg vinden we in die tijd 'Logement De Haas' oftewel 'Hôtel de Lièvre', een vriendelijk ogend pand met zelfs een tuintje op palen in het water. Het adres van het hotel was in die tijd Papenbrugsteeg 2. Op de kaart van 1867 staat het hotel duidelijk aangegeven. Dit is de plek waar nu de auto's van de Bijenkorfbezoekers worden gestald.

Boven: Briefhoofd met de situatie van de foto links na een geringe verbouwing in 1867
Links: De Papenbrug uitkomend op de Papenbrugsteeg rond 1860; rechts van de brug Hotel de Haas ofwel Hôtel du Lièvre



*Links: Het 'family hotel' Hotel 't Haasje in 1917; het Damrak is nu gedempt
Onder: Modemagazijn S.I. de Vries neemt het pand van het hotel over als uitbreiding van
het eigen magazijn*

We maken een sprong in de tijd van zeker 50 jaar. Inmiddels is het Damrak voor een groot deel gedempt en de Papenbrug is verdwenen. Zoniet het hotel dat nu de wat koddige naam 'Hotel Het Haasje' voert. 'Family Hotel' staat er nu ter verduidelijking bij voor de eventueel Engelstalige clientèle. De gevel heeft een metamorfose ondergaan en is aangepast aan de moderne tijd. Met het water is ook het tuintje verdwenen, maar daarvoor in de plaats is er een aantal fraaie



balkonnetjes toegevoegd. Het adres is nu Beursplein 11. Verder is er niet veel bekend over het hotel. In 1917 wordt het pand genoemd toen het werd overgenomen door 'Maison S.I. de Vries' ten behoeve van de uitbreiding van hun zaak.

Simon Izak de Vries startte in 1851 in Hoorn een kleine zaak in manufacturen. Zijn zoon Jonas breidde de zaak uit en opende in 1898 op de Keizersgracht een Engros- en Verzendingsafdeling waar men zich toeleedde op het samenstellen van stalencollecties. De zaken liepen voorspoedig en ze betrokken ook panden aan de Warmoesstraat en aan Beursstraat 67 (later Beursplein).

De panden ernaast werden erbij gekocht en rond 1903 verrees er een groot pand met de huisnummers 65-69. Het waren panden die helemaal doorliepen van de Warmoesstraat 142-146 naar het vroe-



gere Damrak. Er kwamen afdelingen in manufacturen, lingerie en bed- en tapijtgoederen. Simon, de zoon van Jonas, stichtte in 1914 de SIDVA, een lingeriefabriek. Dit was de periode waarin ook het pand van 'Hotel het Haasje' bij de firma gevoegd werd.

In 1919 werd de zaak gesplitst in 'De N.V. Handelsvennootschap v/h S.I. de Vries' (met onder meer de grossierderij en SIDVA) en 'De N.V. Maison de Vries', die volledig los van elkaar kwamen te staan. Velen zullen zich nog het grote pand van 'Maison De Vries' op de hoek van het Spui en de Kalverstraat herinneren, waar nu H&M zit.

*Boven: In 1914 wordt het Hotel 't Haasje intern helemaal verbouwd
Links: De afdeling Passementerieën & Garneringen, een foto uit 1921*



Ook op de hoek van het Leidseplein en de Leidsestraat werd een groot pand opgetrokken voor een kledingzaak; het pand dat wij allemaal nog wel kennen als het KLM-gebouw en kijk aan, ook hier zit H&M. De eerste N.V. aan het Beursplein breidde zich uit en werd enkele malen vergroot. In 1929 werkten er in totaal 700 mensen. Op een foto uit de jaren 20/30 zien we dat het oude hotel helemaal opgegaan is in de firma 'S.I. de Vries' en in deze vorm is het blijven staan tot de sloop in 1969, omdat de Bijenkorf hier een garage wilde bouwen. Die kwam in 1976 gereed.

Boven: Beide panden zijn definitief samengevoegd

Rechts: Personeelsfeest t.g.v. de verbouwing van beide panden in 1914.

In de jaren 1940-1945 werd het bedrijf, waar veel joodse mensen werkzaam waren, zwaar getroffen. In 1945 bleek dat 166 personeelsleden gedeporteerd en vermoord waren. In de hal van het pand aan het Beursplein 11-17 werd een monument ter nagedachtenis opgericht, waarop hun namen vermeld stonden. Niet duidelijk is wat er verder met het monument gebeurd is.

Nog even over de naam Papenbrugsteeg:

Volgens een verhaal uit de zestiende eeuw lag hier over het Damrak een oude vervallen brug die tijdens de Vastenavondviering door enige geestelijken in brand werd gestoken. De brug werd hersteld en heette vanaf toen de Papenbrug. De steeg werd naar de brug vernoemd.

--Ria Scharn



Theo Bakker's Domein



Op deze site vindt u makkelijk leesbare maar toch informatieve verhalen over de ontstaansgeschiedenis van Amsterdam. Ze zijn onderverdeeld in rubrieken als Middeleeuwen, godsdiensten, nijverheid en handel, transport, openbaar vervoer, haven, watermanagement, stadsuitleg, annexaties, verkeersdoorbraken, chroniquers en allerlei andere zaken.



Klik hier voor een overzicht van alle PDF's op deze site

