



Nadat het fraaie maar volgens de Raad onbetaalbare plan van Van Niftrik was afgeschoten werd directeur Publieke Werken Jan Kalf gevraagd een realistischer plan te ontwerpen. In 1875 werd bovenstaand plan gepresenteerd en goedgekeurd.

*N*a 1830 raakte Amsterdam zo langzamerhand overvol. De stad lag nog binnen haar oude vesting, ruimte om de stad uit te breiden was er niet, terwijl ondertussen de industrie steeds meer kwam opzetten en veel werkzoekenden naar zich toe trok. Om al die duizenden mensen te huisvesten werd elke lege plek in de stad volgebouwd, kregen bestaande huizen extra verdiepingen en woonden velen noodgedwongen op zoldertjes en in kelders. Duizenden mensen huisden in bouwvallige woningen en krotten die gesitueerd waren op de achtererven van de aan de grachten en straten gelegen woningen.

Deze krotten waren toegankelijk via stegen, gangen en sloppen en stonden zo dicht opeen dat zonlicht en frisse lucht er niet konden komen. Stromend water en riolering waren nog onbekende grootheden. Onder zulke omstandigheden was het natuurlijk niet vreemd dat er epidemieën uitbraken, zoals pokken, tuberculose, cholera en tyfus. Daar de industrie bleef groeien en steeds meer mensen naar de stad stroomden, moest er ruimte gevonden worden om al deze arbeiders te huisvesten. In de tweede helft van de negentiende eeuw werden er van verschillende kanten initiatieven ontplooid tot vernieuwing en uitbreiding van de stad. Het stadsbestuur realiseerde zich dat het tijd werd om als gemeente met een structureel plan te komen om de particuliere bouwplannen, die hier en daar al verwezenlijkt werden, een halt toe te roepen.

Het gaat te ver om hier het jarenlange gesteggel over de stadsuitbreiding te bespreken, maar in 1875 kwam tenslotte de nieuwe directeur van Publieke Werken, Jan Kalff, met een goeddoortimmerd stedenbouwkundig plan op tafel dat het uitgangspunt zou vormen voor de negentiende-eeuwse stadsuitbreiding.

Kalff ging uit van de bestaande agrarische verkaveling en liet sloten in straten veranderen en weilanden in bouwblokken. Dat sloot aan bij de bestaande eigendomsverhoudingen, vergde weinig voorinvestering en maakte het mogelijk om de uitbreidingen in kleine delen te realiseren.

In 1851 was de Gemeentewet van kracht geworden en werden de gemeentegrenzen definitief vastgelegd. Invloed voorbij die grenzen was ondenkbaar geworden en indien een correctie op de gemeentegrens gewenst was (annexatie) moest dat in een wetswijziging neergelegd worden. Dat gebeurde in 1896, toen de Stadspolder en alles noordelijk daarvan, bij Amsterdam kwam. Na de annexatie van 1896 werd de Stadspolder volledig bebouwd met hoofdzakelijk goedkopere woningen.

De Stads- en Godshuispolder lag aan de westkant van de stad. Dat was een gebied van grote afwisseling in bebouwing en gebruik. In 1614 waren de lakenramen (laken is wollen stof) vanuit de stad naar deze omgeving verplaatst en werd er ook een aantal bleekvelden in gebruik genomen. In de negentiende eeuw was de lakenindustrie inmiddels geheel verdwenen, maar wat daarvan nog resteerde, waren de namen: Raampoort, Raampad, de Bleekerspaden en de Bleekerssloot. In de loop der tijd was veel van de vervuilende industrie – die Amsterdam liever niet tussen haar muren zag – naar deze polder verbannen.





## ±1900 - Demping Kwakerspoel

De Kwakerspoel was een voormalig meer dat lag tussen de huidige Potgieterstraat, Kwakersplein, Kwakersstraat (vroeger de Kwakersdijk) en de Kinkerstraat in de tegenwoordige Kinkerbuurt.

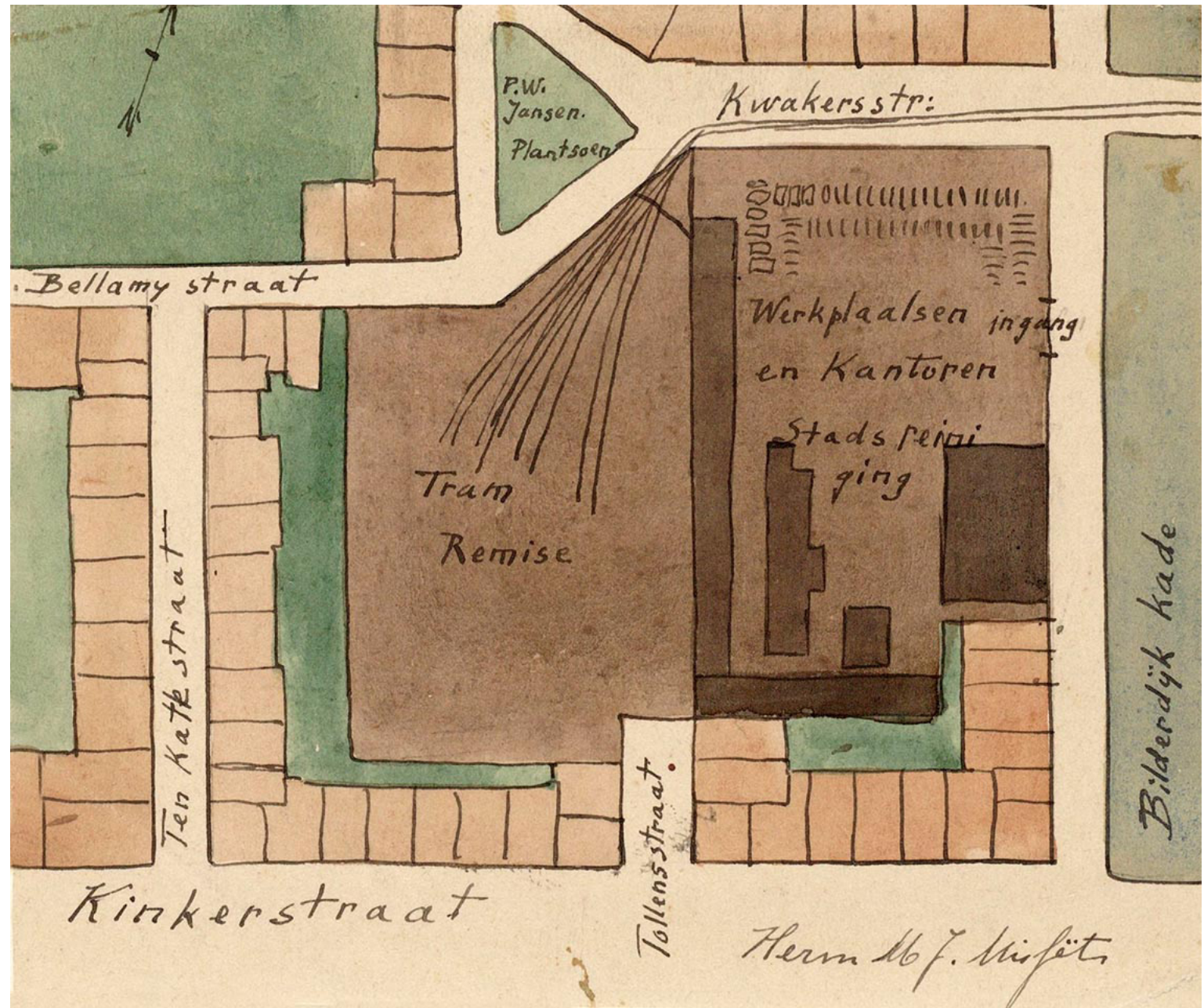
Je vond er veel molens, waarvan een deel aan de Kwakerspoel, die door de weerspiegeling in het water een bijzonder fraaie aanblik boden. Dit meer en poldergebied lagen ten noordoosten van de oude stadsgrens van Amsterdam en Nieuwer-Amstel en ten zuidwesten van de Buitensingelgracht. Alhoewel het gebied bestuurlijk sinds 1795 onder Nieuwer-Amstel viel was de ambachtsheerlijkheid van Amstelveen en Nieuwer-Amstel al in 1529 verkocht aan Amsterdam, die daar dus de dienst uitmaakte, evenals over de vaarweg ernaartoe, de Kostverlorenvaart.

Langs de Kwakerspoel liep de Kwakersdijk en door de Kwakerspoel het Kwakerspad met haaks daarop het Steenpad (tegenwoor-



dig de Da Costastraat) en het Kwakersdwarspad. Door Amsterdam werd de omgeving van de Kwakerspoel aangewezen voor molenaars en verschenen rondom de poel veertien zaagmolens. De stad stelde als voorwaarde dat er per molen slechts één woonhuis gebouwd mocht worden, en dat in verband met de windvang de molens minstens vierhonderd meter uit elkaar moesten staan. Door Amsterdam werd de omgeving van de Kwakerspoel aangewezen voor molenaars en verschenen rondom de poel veertien zaagmolens, meestal paltrok-molens. De stad stelde als voorwaarde dat er per molen slechts één woonhuis gebouwd mocht worden, en dat in verband met de windvang de molens minstens vierhonderd meter uit elkaar moesten staan. De molenaars moesten zelf de sloten en balkhavens graven en de

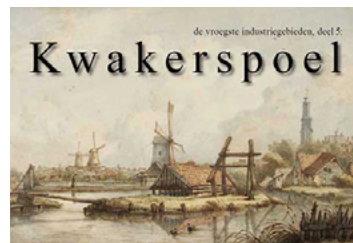
- ▲ 1905 - Kwakerdwarspad gezien vanaf Kwakersplein in aanleg (SAA)
- ◀ 1890 - Kwakerspoel gezien in richting DaCostabuurt en Bilderdijkstraat door J.M.A. Rieke (SAA)
- ◀◀ 1898 - Begin van het Jan Hanzenpad (1-5) met daarachter de achterzijde van huizen in de Kinkerstraat (SAA)





kosten daarvan dragen. Het Kwakerspad werd hierdoor een schiereiland en de Kwakerspoel werd veel groter dan voorheen en kreeg een langwerpige vorm. In 1712 maakte de eerste molen al plaats voor een theetuin. De meeste molens verdwenen echter pas door de onteigening tussen 1880 en 1890 terwijl de laatste molen bleef staan tot 1912. Aan Publieke Werken de taak om deze watervlakte te dempen en bouwrijp te maken voor voltooiing van de Kinkerbuurt en de aanleg van de Bilderdijkstraat, de gedroomde ceintuurbaan door de nieuwe stad buiten de Singelgracht. Tot slot kwam hier ook nog de nieuwe vestiging van de Stads Reiniging en in de Tollensstraat de nieuwe tramremise.

*Lees meer over het functioneren van dit industriële gebied, de Kwakerspoel. Klik de afbeelding rechts.*



- ▲ 1890 - De drooggemaakte Kwakerspoel met Kwakersdijk en -pad waar de Potgieterstraat moet komen, door J.M.A. Rieke (SAA)
- ◀ 1885 - Een foto van de Kwakersdijk met enkele molens (SAA)
- ◀◀ 1907 - Misset's plattegrond van de gronden voor de SR en GTA (SAA)
- ▼ 1907 - De eerste bouwsels voor de Stads Reiniging (SAA)

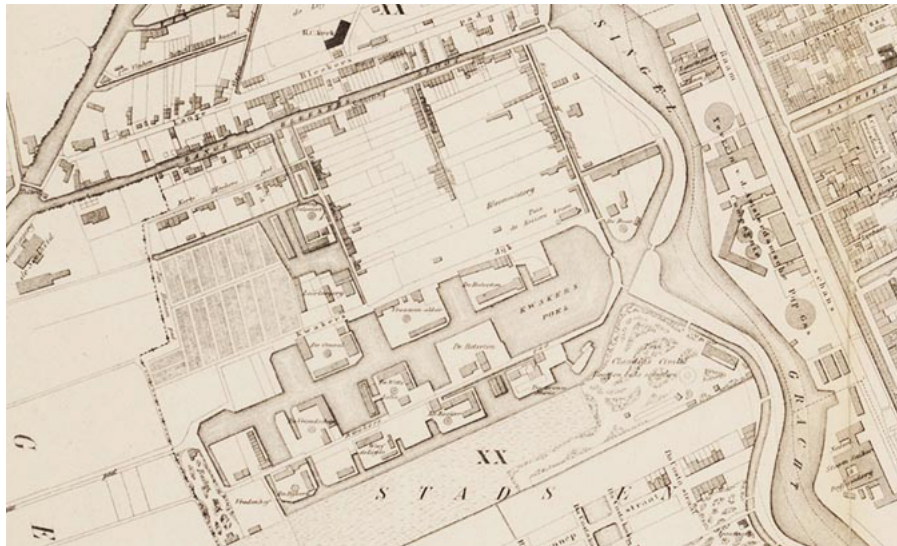




## ±1900 - De Bleekerspaden

In de loop der tijd was veel van de vervuilende industrie – die Amsterdam liever niet tussen haar muren zag – naar deze polder verbannen. Langs de Bleekerspaden vond je bijvoorbeeld: schuitenmakerswerven, mastenmakerijen, molenmakerswerven, timmerwerven, diverse looierijen, sterkwaterstokerijen, een ammoniakfabriek en een ijzergieterij. De mensen die hier werkten, vestigden zich meestal ook in dit gebied, waardoor langs de vele paden allerlei bebouwing werd opgetrokken en er buurtjes ontstonden met een landelijke uitstraling. Langs deze paden stonden burger- en arbeiderswoningen.

Talrijk waren de fabrieken, bedrijven en herbergen, waarvan sommige met tuin en kegelbaan en een zaaltje voor partijen dat vaak als danszaal werd gebruikt. Bekend was de uitspanning 'De Keizerskroon' aan het Steenpad. Er waren winkels voor de dagelijkse behoeften, waarvan de grutterijen de belangrijkste waren. Verder waren er bloemisterijen, scheepswerven en werfjes, opslagplaatsen van sloopmateriaal en lege petroleumvaten. Je vond er veel molens, waarvan een deel gegroepeerd was aan een breed water, de Kwaker-



spoel, die door de weerspiegeling in het water een bijzonder fraaie aanblik boden. Langs de Singelweg lagen grote en deftige pleziertuinen, een aantal buitenverblijven en fabrieken met daartussen uitgestrekte hooi- en weilanden. Al deze paden, vaarten en sloten, met de erlangs gelegen bebouwing, moesten verdwijnen om plaats te maken voor de ontworpen straten, grachten en bebouwing uit het Plan Kalff. De grond in deze polder was voornamelijk in particuliere handen. Vóór de uitbreidingsplannen officieel bekend werden, kochten aannemers en timmerlieden – die de geruchten daarover gehoord hadden – al stukken grond in dit gebied en begonnen met het optrekken van goedkope woningen met geleend geld tegen een hoge rente, waardoor ze zich niet lieten leiden door kwaliteit en vakmanschap, maar door kwantiteit en snelheid (speculatie- of revolutiebouw). Halverwege de jaren zeventig begon het stadsbestuur in te zien, dat alleen het

- ▼ 1910 - Lange Bleekerspad (SAA)
- ◀ 1881 - Kaart van het besproken gebied (SAA)
- ◀◀ ±1900 - Lange Bleekerspad (SAA)





vaststellen van richtlijnen voor de bouw, geen garantie bood voor de ontwikkeling van een evenwichtige stadsuitbreiding en daarom werd in 1876 bepaald dat er zonder vergunning geen wegen meer mochten worden aangelegd.

Niet alleen de aannemers hadden lucht gekregen van de grote veranderingen die de stadsuitbreiding met zich mee zou gaan brengen, ook tekenaars zoals Misset, Rieke e.a. en fotografen zoals Jacob Olie trokken naar het gebied om vast te leggen wat zou gaan verdwijnen. Vooral de bedrijven aan de Lange Bleekerssloot en -pad die meestal op eigen grond stonden, bezorgden de gemeenteraad hoofdbrekens en in 1893 mondde dat uit in een wet die het Amsterdam mogelijk moest maken 'in het algemeen belang' de gronden te onteigenen. Mensen waren niet van plan hun grond en huis zomaar op te geven. In de Clercqstraat (aangelegd op de vroegere Lange Bleekerssloot) duurden de onteigeningen tot 1923 en werd de bebouwing uitgesteld tot 1929, waardoor het in die nieuwbouwuurt lange tijd een chaos

- ▲ 1890 - Schuttingpad aan Lange Bleekerssloot door J.M.A.Rieke (SAA)
- ◄ 1903 - Pastoorsbruggetje over Lange Bleekerssloot (SAA)
- 1902 - Tolbrug over Kostverlorenvaart (SAA)

geweest moet zijn. Met name de Gipsfabriek aan de Kostverlorenvaart weigerde halsstarrig om het veld te ruimen, of het moest zijn tegen een hoge vergoeding. Na eindeloos oponthoud en debatteren gingen de gronden voor een veel te hoog bedrag naar de stad over. De Bleekerssloot was een belangrijke waterweg tussen de oude stad en Kostverlorenvaart, maar toen het Jacob van Lennepkanaal gegraven was, kon deze waterweg in 1895 gedempt worden met de grond die beschikbaar kwam door het graven van de haventjes van de groentemarkt aan de Marnixstraat. Met het dempen van de Rozengracht en Nieuwezijds Voorburgwal en de aanleg van de Raadhuisstraat ontstond er een rechtstreekse verbinding tussen het Centraal Station, de Dam en de nieuwe wijken ten westen van de Singelgracht. Toen in 1904 de Tolbrug over de Kostverlorenvaart werd vervangen door de Wiegbrug ontstond er een doorgaande verbinding naar de latere wijken in West en Nieuw-West.

Bekend is ook nog steeds de beroemde Blauwe Tram naar Haarlem en Zandvoort. Die reed op smalspoor terwijl de Amsterdamse trams op normaalspoor rijden. Dat zorgde voor een driesporen traject dat nog lang na de beëindiging van deze verbinding in de straat bleef liggen. De derde rail verdween pas in 1973 uit het straatbeeld.

