



1903 - de Vinkenbuurt

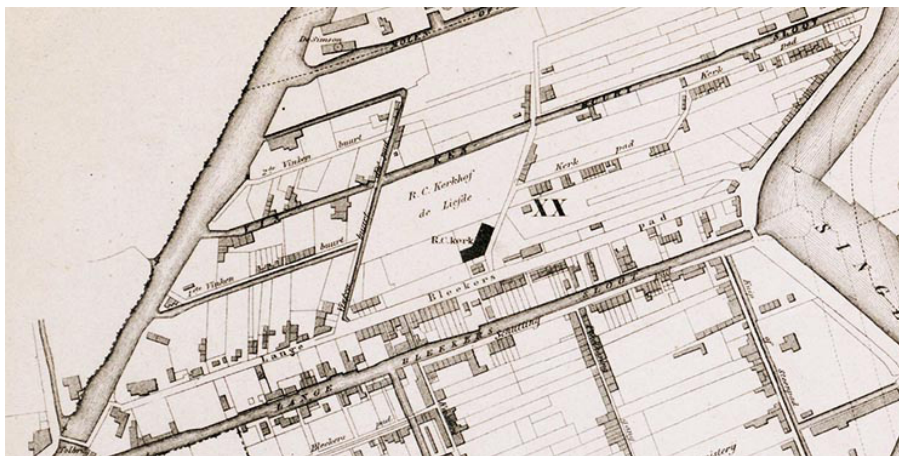
Buiten de stad aan de overzijde van de Singelgracht lag nog een ander buurtje waar Misset graag kwam, de Vinkenbuurt, en hij heeft begin 20ste eeuw een hele serie tekeningen gemaakt om deze charmante, maar ook wel enigszins armoedige, buurtschappen voor het nageslacht vast te leggen.

Langs de paden in de Stad- en Gasthuispolder was niet alleen illegale bebouwing ontstaan, maar je vond er ook kernen met huisjes van mensen waarvoor in de stad geen plaats was en mensen die in deze polder werkten in de talloze fabriekjes en werkplaatsen. In de 17de eeuw was het poldergebied namelijk een uitwijkplaats geworden voor smerige industrie, die de stad zelf niet meer binnen de omwalling wenste. Om de werknemers van die industrie woningen te verschaffen werd juist buiten de stadsvrijheid voor hen gebouwd. De samenleving die hier ontstond, was eenvoudig, dorps en zelfverzorgend met alle benodigde winkels en doorspekt met kroegjes en uitspanningen. In dit landelijke gebied ontstond een relatief drukke gemeenschap met een bijzonder slag mensen. Amsterdam had hier niets te vertellen en Nieuwer-Amstel, waar het gebied onderdeel van uitmaakte, was ver weg. Het feit dat er over het grondgebied van dat dorp geen weg naar dit buurtje liep, zegt genoeg over het gebrek aan animo om ook maar iets te betekenen voor deze inwoners. Zij waren voor de toegang tot hun buurtje aangewezen op het Raampoortje en de Buitensingel.

Pas in 1784 kwam er met de Tolbrug via de Baarsjesweg een alternatieve route beschikbaar. In de tweede helft van de 19de eeuw, toen Amsterdam uit haar voegen barstte, liet Nieuwer-Amstel toe dat er in deze buurt massaal gebouwd werd door lieden die wel de nabijheid

- ◀ ±1903 - Een buurt is niet zo arm of er is toch nog een tapperij te vinden. Hier Vanouds 't Zwaantje. Ongedateerde aquarel (SAA)
- ▼ ±1903 - Het Vinkenbuurtpad met brug naar Eerste Vinkenbuurt. Rechts de muur rondom het kerkhof De Liefde. Ongedateerde aquarel (SAA)
- 1890 - Het Vinkenbuurtje door de lens van Jacob Olie (SAA)





van de stad zochten, maar zich niet aan haar regels en belastingen wilden onderwerpen. Van voorzieningen, zoals riolering, bestrating en verlichting was uiteraard geen sprake. Na de annexatie van de polder in 1896 was de bebouwing zó dicht dat er geen denken meer aan was om die af te breken en op te hogen en het zou nog vele decennia duren voordat de oude bebouwing vervangen werd. Toen moesten die nutsvoorzieningen natuurlijk alsnog aangebracht worden, maar nu voor rekening van Amsterdam. Dat neemt niet weg dat van de bebouwing op polderniveau nog steeds restanten over zijn, zoals de Bellamysstraat. Nog steeds daal je daarin af, als naar een sleuf in het stedelijk landschap.

Op 27 mei 1870 tekende Amsterdam, ingevolge een dictaat uit Den Haag, een contract dat de aanleg van een snelle vaarroute regelde tussen het Nieuwe Meer en het IJ, met louter ophaalbare bruggen. Dat was de 'Staande-Mast-Route' die van de Zuid-Hollandse delta via het IJsselmeer naar de Eems in de provincie Groningen voerde. De Kostverlorenvaart ging daar onderdeel van uitmaken en dat betekende dat alle belemmeringen weggenomen moesten worden. Dat hield o.a. in

- ▲ 1881 - Amsterdam buiten de Singelgracht met het gebied van Eerste en Tweede Vinkenbuurt en RK-kerk en begraafplaats De Liefde
- 1902 - Het Vinkenbuurtpad gezien naar het Lange Bleekerspad (SAA)

dat de vaart hier en daar verbreed moest worden en alle bruggen vervangen dienden te worden door snel draaiende basculebruggen met een minimum doorvaartbreedte en -hoogte bij gesloten stand. De stad had zich ook ten doel gesteld eindelijk een doorgaande kade langs de oostelijke oever van de vaart aan te leggen: de 1ste, 2de en 3de Kostverlorenkade. De aankoop van alle benodigde grond heeft de stad heel veel onderhandeling en vooral heel veel geld gekost.

De Bleekerspadden namen een aparte positie in de polder in. Binnen de stadsvrijheid waren ze met baggerspecie opgehoogd, waardoor wonen en werken hier iets aantrekkelijker was dan in de rest van de polder. Dat ophoogmateriaal was vrijgekomen tijdens het graven van de grachten van de Derde Uitleg.

De Vinkenbuurtsloot, in het verlengde van de Bloemgracht, was een weersloot van het eerste uur en ontleende zijn naam aan een buurtje met woonhuisjes voor arbeiders van de diverse industrieën: het



Vinkenbuurtje, of liever gezegd het 1ste en 2de Vinkenbuurtje. Deze buurtjes lagen tussen Kuipersssloot en Lange Bleekerssloot. De Vinkenbuurtsloot deelde deze buurt in tweeën. De huisjes waren alleen bereikbaar via het Lange Bleekerspad en dan over het Vinkenbuurtpad. Daarop splitste zich links een dwarspad af naar het 1ste Vinkenbuurtje en via een brug over de Vinkenbuurtsloot kwam men in het 2de Vinkenbuurtje.

Er kwam een chemische vetfabriek en in 1864 een gipsfabriek, beide aan de noordkant van het Lange Bleekerspad langs de Kostverlorenvaart. Toen de vaart in het kader van de ‘Staande Mastroute’ ter plaatse verbreed moest worden, stonden de fabrieksgebouwen, die zich op een schiereilandje in de vaart bevonden, behoorlijk in de weg. Een poging om een gedeelte van het fabrieksterrein te kopen, strandde vanwege het belachelijk hoge geldbedrag dat de fabrikant eiste. De gipsfabriek, met al zijn smerige uitstoot, bleef overeind en stagneerde de stadsuitbreiding vanaf de annexatie in 1896. Daardoor bleef het laatste blok van de De Clercqstraat eenzijdig onbebouwd tot de stad



eindelijk in 1927 voor een nog steeds veel te hoog bedrag de fabriek opkocht en afbrak.

RK-kerk De Liefde

Tot 1990 stond aan de Bilderdijkstraat de kerk van de H.H. Nicolaas en Barbara – beter bekend als De Liefde – naar een ontwerp van Pierre Cuypers. Oorspronkelijk was ‘Statie De Liefde’ uit 1785 een dorpsachtige parochie buiten de stadswallen van Amsterdam. Toen door de stadsuitbreiding dit agrarische gebied in een druk bevolkte buurt veranderde, werd in 1856 de oude kerk verheven tot parochiekerk, maar al snel voldeed hij niet meer. In 1881 ontstond het plan voor de stichting van een nieuwe kerk. Deze nieuwbouw zou tussen de Da Costakade en de toen nog niet bestaande Bilderdijkstraat komen. De oude kerk bleef bestaan tot 1905, toen het gebouw samen met de pastorie

- ▲ 1917 - Midden tussen de oprukkende nieuwbouw langs de De Clercqstraat stond tot 1927 deze gipsfabriek (SAA)
- 1902 - Aan de noordzijde van de 2e Vinkenbuurt lag de latere Hugo de Grootgracht; achter het blokje huizen vooraan is het grondstuk van de RK-kerk en begraafplaats De Liefde te zien (SAA)

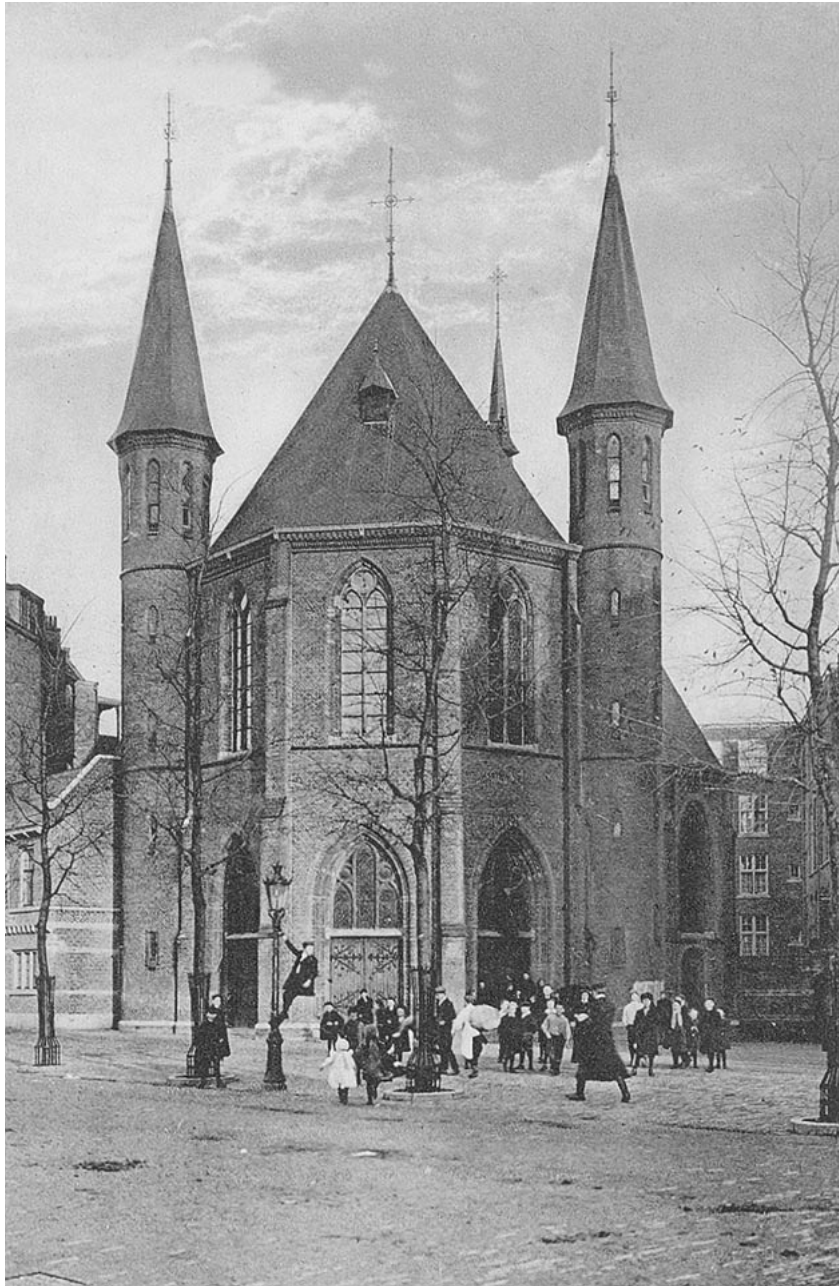




aan de gemeente Amsterdam werd verkocht om plaats te maken voor de aanleg van de Bilderdijkstraat. Bij de statie was in 1845 de eerste

- ▲ 1816 - Gerrit Lamberts legde De Liefde op het Kerkepad vast (SAA)
- ▼ 1790 - Interieur van de oude De Liefde (SAA)
- ◀ 1912 - Op het voormalig Kerkepad stond de parochiekerk H. Nicolaas buiten de Veste, beter bekend als De Liefde; hier kort voor de afbraak in 1912 en gezien over de Bilderdijkstraat (KOG)
- ▶ 1835 - De voormalige parochiekerk De Liefde (Reliwiki)





R.K.-begraafplaats van Amsterdam aangelegd en omdat die net buiten het tracé van de Bilderdijkstraat lag, bleef die na afbraak van kerk en pastorie nog gehandhaafd, totdat in 1893 aan de Spaarndammerdijk het kerkhof Sint Barbara gereedkwam. In 1912 tenslotte is kerkhof De Liefde geruimd en werd daar het Bilderdijkpark aangelegd. Het lijkenhuisje, naar ontwerp van Zocher Jr., mocht blijven staan en huisvest tegenwoordig, het kan verkeren, een restaurant.

Het kerkbestuur had Cuypers aangewezen als uitvoerend architect, omdat hij steeds had bewezen met beperkte middelen een groot resultaat te kunnen bereiken. De bouw van de kerk begon in april 1884 en de wijding vond al plaats in april van het daaropvolgende jaar. De kerk kreeg een schip met enkele zijbeuken en was opgetrokken in rode baksteen met gele speklagen en toepassing van baksteenvlechtwerk in de torens. Volgens de oorspronkelijke ontwerpen van Cuypers had er een grote, gelede westtoren bij de kerk gebouwd moeten worden met vier torentjes op de hoeken, maar wegens geldgebrek koos men voor een eenvoudiger onderkomen en werd het ontwerp hierop aangepast.



Binnen waren de zijbeuken bekleed met tegels die de kruiswegstaties uitbeeldden, naar ontwerp van Pierre Cuypers zelf en uitgevoerd door J. van Hulst uit Harlingen. In het koor waren vier gebrandschilderde ramen naar ontwerp van Cuypers, die in 1894 werden geplaatst en ook het marmeren altaar werd uitgevoerd naar een ontwerp van Cuypers. Tussen 1900 en de jaren twintig van de twintigste eeuw raakte de kerk langzaam ingesloten, onder andere door de bouw van een pastorie, een zusterhuis en diverse schoolgebouwen.

In 1990 werd deze ruime kerk gesloopt om plaats te maken voor appartementen en een kleine kerkzaal, die tenslotte in 2013 ook door het bisdom is afgestoten.

- ▲ 1980 - Tegeltabelau met kruiswegstaatsie (SAA)
- ◀ 1790 - Het lijkenhuisje van De Liefde, ontwerp J.D. Zocher (SAA)
- ◀◀ 1980 - De gebrandschilderde ramen, ontwerp Pierre Cuypers (SAA)
- ◀◀◀ 1920 - De nieuwe RK-kerk De Liefde, ontwerp Pierre Cuypers (SAA)