

# ONS

10<sup>DE</sup> JAARGANG No. 3, MAART 1958

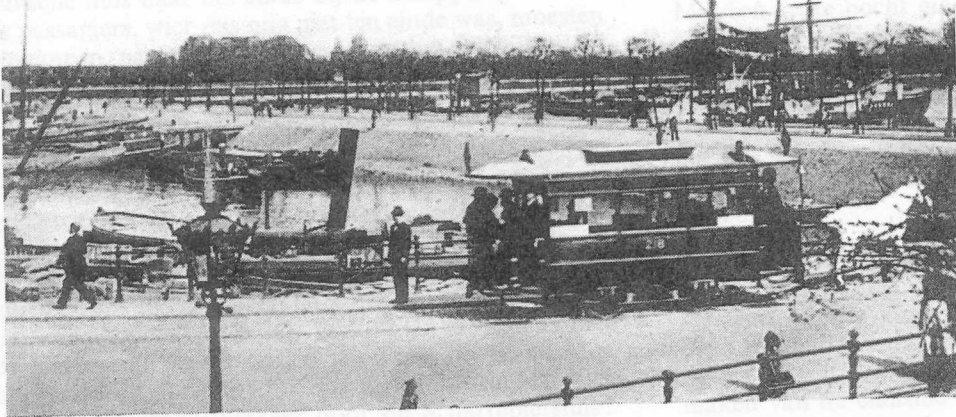
# AMSTERDAM

MAANDBLAD VAN DE GEMEENTELIJKE COMMISSIE HEEMKENNIS

REDACTIE: PROF. DR. L. F. DE BEAUFORT, G. J. MOL, A. M. VAN DE WAAL (SECRETARIS),  
ADRES REDACTIE EN ADMINISTRATIE: WILLEMSPARKWEG 125



Het nieuwe belasting-  
gebouw aan de Wibaut-  
straat, ontwerp ingenieur  
G. Friedhoff. In gebruik  
gesteld 8 februari 1958 door  
minister mr. H. J. Hofstra  
(Foto J. H. Weijers)



Prins Hendrikkade met de Kraansluis.  
Op de achtergrond de Oosterdokskade en „de Pollux”.  
(Foto Gem. Vervoerbedrijf)

## TRAM EN STADSONTWIKKELING (II)

### *Dam—Prins Hendrikkade.*

Deze verbinding met het noordoosten der stad was eveneens in het eerste plan opgenomen en is dan ook spoedig tot stand gekomen. Op elke oude foto, die het midden van het Damplein weergeeft, zijn de wagens van deze lijn met hun ruitvormige, rode routebordjes — wij zeiden het reeds, lijnaanduiding door middel van kleur en figuur werd reeds bij de eerste diligence-diensten toegepast en is dus goed Amsterdams —, te vinden, staande vlak naast Naatje.

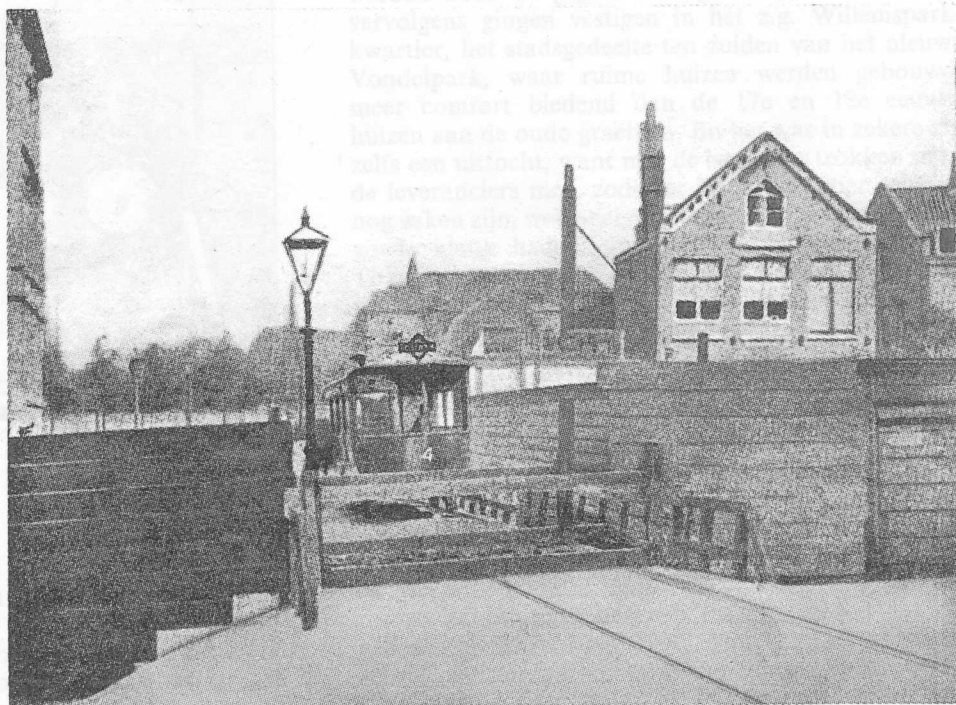
Zij volgden in het begin van de tocht de zoëven beschreven weg over het Damrak en dan kwam de hindernis, die wij hierboven reeds aanhaalden: de Nieuwe brug. Deze behoorde tot de bruggen in Amsterdam, die voor verlagings niet in aanmerking konden komen in verband met waterstaat of scheepvaart. Zoals men weet, is de gehele Prins Hendrikkade vanouds een waterkering, dus hooggelegen, hetgeen nog goed te zien is aan de hellingen bij de vroegere Haringpakkerij en het gedeelte tegenover de nieuwe Sint Nicolaaskerk. Ook de brug lag op dit hoog niveau, de tram moest daarom met een wijde boog vanaf het Damrak langs een behoorlijk steile oprit de brug bereiken om langs de z.g. „Slijpstenen”, zo noemde men het gedeelte kade tussen Nieuwebrugsteeg en Kolkje, haar weg te vervolgen. De helling was veel te steil om door één paard te worden genomen, men stationeerde nu een man met een reservepaard aan het begin van de helling, die een buitengewone handigheid bezat om tijdens de rit deze havermotor bij te schakelen en zo kwam het geval „over de brug”. Alleen sloeg, om nog een modern beeld te gebruiken, de automaat ook hier nog wel eens uit door de zware belasting en dan stond de

wagen met twee paarden op de helling stil en was het voor het mannelijk deel van de passagiers uitstappen geblazen.

Voorbij de brug moest er heel wat gebeuren, voordat de tram haar baan kon aanleggen; het was er nog IJ-kant en het vervoer per water stelde volop zijn eisen. Ook de zaken beschouwden als vanouds de openbare weg als werkruimte, zodat er voor het maken van een verkeersweg nogal wat te veranderen viel. Ook stond hier, evenals bij de Munt, een geweldig obstakel, het uit 1618 afkomstige gebouw het „Zeeregt”, dat o.m. diende voor het meten en inklaeren van schepen en als Stadswaterkantoor; dit laatste zou later verhuizen naar de Montelbaanstoren. Maar er moest aan de eisen van het toenemende verkeer worden voldaan, al ging het ook op dit punt niet zonder moeilijkheden. Bij de beraadslagingen in de gemeenteraad kwamen ook de tramplannen ter sprake, maar er kwam tegen het afbreken van het oude gebouw verzet. Het eind van het lied echter was, dat op 9 januari 1878 het besluit tot sloping viel, tegelijk met dat voor een ernaaststaand brandspuithuisje, dat toch in verband met de oprichting van de beroepsbrandweer gemist kon worden. Zo en ook op andere wijze werd er ruimte gemaakt en toen op 6 maart 1879 de oude benamingen Haringpakkerij, Tesselsekade, Oude Teertuinen of Slijpstenen, Kamperhoofd, Buitenkant en IJ-gracht vervielen, doordat dit alles tot Prins Hendrikkade werd omgedoopt, was er al heel wat veranderd. Het zou echter tot 1891 duren voor de omgeving van de Schreierstoren, waar zich tot die tijd twee ouderwetse wipbruggen bevonden, een gedaanteverwisseling zou ondergaan.

De Kraansluis was als hoge brug weer een geduchte

Schutting dwars over de weg in de Hobbemastraat, geplaatst in de vroege ochtend van 14 mei 1890 op last van F. H. Wente. (Gravure Atlas Kon. Oudh.Gen.)



de Parijse Seinebruggen en zo werd de vroegere goed-Hollandse klapbrug een monumentaal bouwwerk. Over de brug week de tramroute af van de tegenwoordige, want de wagens sloegen direct rechtsaf, de brug over en links de Nieuwe Herengracht op, deze werd gevolgd tot de Plantage Parklaan, waarna via deze laan de Middenlaan werd bereikt. Even vóór de Muiderpoort, net voorbij de brug, was de situatie voor onze begrippen weer bedenkelijk. We hebben bij het bekijken van de Eilanden reeds opgemerkt, dat de spoorwegen, die in die jaren ook nog maar in het begin van hun ontwikkeling waren, niet in het stadsbeeld ontbraken. Zo waren de reeds genoemde Eilandengrachten verbonden met de emplacementen aan de Rietlanden, maar ook was er een goederenverbinding van de Doklaan met de emplacementen en later met het station Muiderpoort via een speciale spoorbrug over de Singelgracht en langs de Pontanusstraat, het omstreden terrein van de expeditieondernemingen. Verder liep nog een goederenspoor van de Eilanden langs de kazernes in de Sarphatistraat, dus de rijweg door de Plantage kruisende, dat ongeveer ter hoogte van de Amstelbrouwerij via een brug over de Singelgracht het emplacement van het Weesperpoortstation bereikte. En hier werd ook druk gelost, geladen en dus gerangeerd, zodat het stadsverkeer ook hier dikwijls danig in de knoei zat. En als de spoorbomen dan opengingen, dan ging het hobbeld-de-bobbeld over de spoorrails naar een speciale trambrug over de Singelgracht, waarna de Mauritskade en verder de Linnaeusstraat werd bereikt. Het eindpunt was bij de in latere jaren zo beruchte spoorwegovergang. De ongeveer in 1934 gereedgekomen werken waren gelukkig het slot van alle primitieve spoorwegtoestanden in het oosten der stad.

Dam—Amsteldijk.

De uitbreiding van Amsterdam buiten de Singelgracht

in de tweede helft van de vorige eeuw is begonnen in wat de oudere Amsterdammer nog steeds „de Pijp” of zelfs een enkele maal nog wel „buurt YY” noemt. Over de oorsprong van deze namen zullen wij het thans niet hebben.

De Frans Halsstraat was de eerste in de rij, men is hier in 1873 mee begonnen en in een voor die tijd vlot tempo volgden de overige straten, zodat niet alleen de wegen langs de Zaagsloot bebouwd werden tot Gerard Douen Govert Flinkckstraat, maar ook de sloot zelf met molens en al verdween, om thans als Albert Cuyppstraat de buurtbewoners tot dagmarkt te dienen.

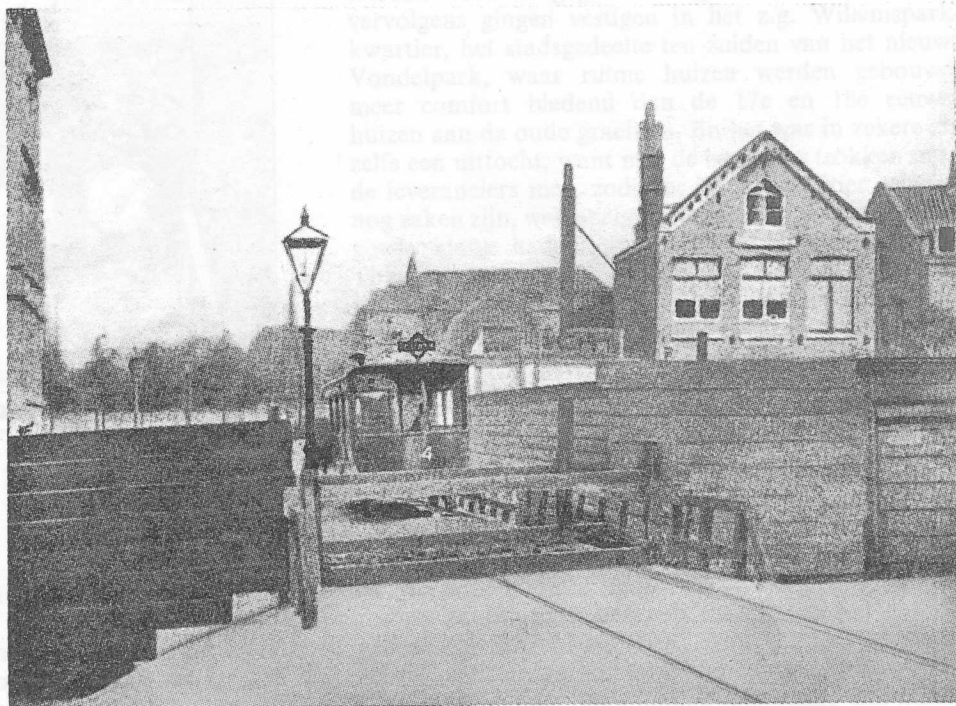
Er was alle reden om een verbinding tot stand te brengen van de binnenstad tot zover de bebouwing reikte en de lijn, of zoals we verder zullen zien, feitelijk twee lijnen kwamen dan ook spoedig tot stand.

Tot het Koningsplein werd de reeds beschreven weg langs Spuistraat en Singel gevolgd, tot op genoemd plein weer een moeilijk geval de aandacht vroeg, dat tot een vreemde oplossing en nog vreemder stadsbeeld leidde. De verdere weg naar de Amsteldijk moest worden gevonden door van het Koningsplein de Reguliersdwarstraat in te draaien, maar de ruimte voor een behoorlijke bocht ontbrak. Nu vertelt men, dat de trammaatschappij een flink bod deed op het hoekhuis no. 9, waarin de tapperij van T. v. d. Oeven was gevestigd. De bedoeling was dit perceel te slopen en zo de weg vrij te maken. De eigenaar zou echter zijn eisen te hoog hebben gesteld, waardoor de koop afspraak en een andere oplossing moest worden gezocht. Deze vond men in 1894 door het plaatsen van een draaischijf midden op het plein, waarop de wagens van de betrokken lijn een kwartslag om maakten om daarna hun weg in de Reguliersdwarstraat te vervolgen. Het heette daarna, dat wie per tram naar de Amsteldijk reed een halve gedraaide toekreeg! Achteraf is het maar goed geweest, dat de sloping niet is doorgeslagen, want we hebben nu behalve een onder-

het voorbeeld van Londen, ook tekening in de 22. streeklengte, vele geschiedkundige in de binnenstad werd door de geprocede burgers verlaten, die zich vervolgens gingen vestigen in het 22. wijk. In 1871, kwartier, het stadsgebied ten zuiden van het Nieuwe Vosselpark, waar nu nog huizen worden gebouwd, maar tusschen tusschen de 18e en 19e eeuw huizen van de oude gracht. De 18e en 19e eeuw zelfs een uitbreiding van de binnenstad in de richting van de buitenwijken.

De Schiedamsche dijk  
 Schiedamsche dijk  
 Schiedamsche dijk

Schutting dwars over de weg in de Hobbemastraat, geplaatst in de vroege ochtend van 14 mei 1890 op last van F. H. Wenté. (Gravure Atlas Kon. Oudh.Gen.)



de Parijse Seinebruggen en zo werd de vroegere goed-Hollandse klapbrug een monumentaal bouwwerk. Over de brug week de tramroute af van de tegenwoordige, want de wagens sloegen direct rechtsaf, de brug over en links de Nieuwe Herengracht op, deze werd gevolgd tot de Plantage Parklaan, waarna via deze laan de Middenlaan werd bereikt. Even vóór de Muiderpoort, net voorbij de brug, was de situatie voor onze begrippen weer bedenkelijk. We hebben bij het bekijken van de Eilanden reeds opgemerkt, dat de spoorwegen, die in die jaren ook nog maar in het begin van hun ontwikkeling waren, niet in het stadsbeeld ontbraken. Zo waren de reeds genoemde Eilandengrachten verbonden met de emplacements aan de Rietlanden, maar ook was er een goederenverbinding van de Doklaan met de emplacements en later met het station Muiderpoort via een speciale spoorbrug over de Singelgracht en langs de Pontanusstraat, het omstreden terrein van de expeditieondernemingen. Verder liep nog een goederenspoor van de Eilanden langs de kazernes in de Sarphatistraat, dus de rijweg door de Plantage kruisende, dat ongeveer ter hoogte van de Amstelbrouwerij via een brug over de Singelgracht het emplacement van het Weesperpoortstation bereikte. En hier werd ook druk gelost, geladen en dus gerangeerd, zodat het stadsverkeer ook hier dikwijls danig in de knoei zat. En als de spoorbomen dan opengingen, dan ging het hobbel-de-bobbel over de spoorrails naar een speciale trambrug over de Singelgracht, waarna de Mauritskade en verder de Linnaeusstraat werd bereikt. Het eindpunt was bij de in latere jaren zo beruchte spoorwegovergang. De ongeveer in 1934 gereedgekomen werken waren gelukkig het slot van alle primitieve spoorwegtoestanden in het oosten der stad.

*Dam—Amsteldijk.*

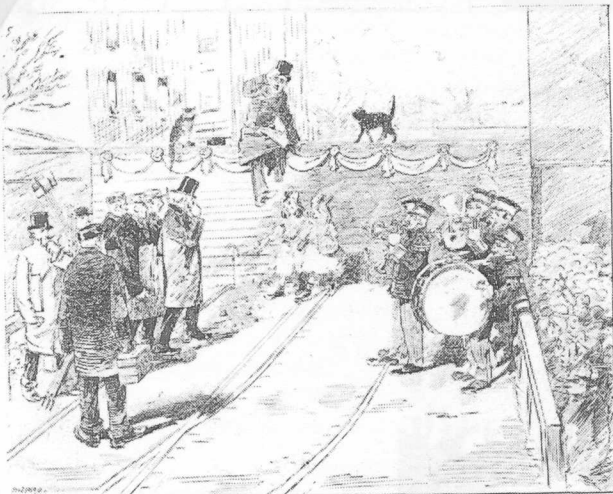
De uitbreiding van Amsterdam buiten de Singelgracht

in de tweede helft van de vorige eeuw is begonnen in wat de oudere Amsterdamer nog steeds „de Pijp” of zelfs een enkele maal nog wel „buurt YY” noemt. Over de oorsprong van deze namen zullen wij het thans niet hebben.

De Frans Halsstraat was de eerste in de rij, men is hier in 1873 mee begonnen en in een voor die tijd vlot tempo volgden de overige straten, zodat niet alleen de wegen langs de Zaagsloot bebouwd werden tot Gerard Douen Govert Flinkckstraat, maar ook de sloot zelf met molens en al verdween, om thans als Albert Cuypstraat de buurtbewoners tot dagmarkt te dienen.

Er was alle reden om een verbinding tot stand te brengen van de binnenstad tot zover de bebouwing reikte en de lijn, of zoals we verder zullen zien, feitelijk twee lijnen kwamen dan ook spoedig tot stand.

Tot het Koningsplein werd de reeds beschreven weg langs Spuistraat en Singel gevolgd, tot op genoemd plein weer een moeilijk geval de aandacht vroeg, dat tot een vreemde oplossing en nog vreemder stadsbeeld leidde. De verdere weg naar de Amsteldijk moest worden gevonden door van het Koningsplein de Reguliersdwarsstraat in te draaien, maar de ruimte voor een behoorlijke bocht ontbrak. Nu vertelt men, dat de trammaatschappij een flink bod deed op het hoekhuis no. 9, waarin de tapperij van T. v. d. Oeven was gevestigd. De bedoeling was dit perceel te slopen en zo de weg vrij te maken. De eigenaar zou echter zijn eisen te hoog hebben gesteld, waardoor de koop afsprong en een andere oplossing moest worden gezocht. Deze vond men in 1894 door het plaatsen van een draaischijf midden op het plein, waarop de wagens van de betrokken lijn een kwartslag om maakten om daarna hun weg in de Reguliersdwarsstraat te vervolgen. Het heette daarna, dat wie per tram naar de Amsteldijk reed een halve gedraaide toekreeg! Achteraf is het maar goed geweest, dat de sloping niet is doorgegaan, want we hebben nu, behalve een ononder-



**De Schutting bij de Hobbemastraat.**

De laatste schutting die ontstond bij het Kerkhof bij de Hobbemastraat, 'Kerkwachter' met het Schouwburgplein

(Geïllustreerd Politienieuws. Atlas Kon. Oudh. Gen.)

broken huizenrij, ook drie aantrekkelijke, pas geres- taureerde gevels behouden.

Op de hoek van Reguliersdwars- en Vijzelstraat stond een man, die zijn tijd ver vooruit was, want hij kan worden gezien als voorloper van onze verkeersagenten; in de Vijzelstraat namelijk moest over enkel spoor worden gereden en aangezien de koetsiers op de brug over de Herengracht niet konden zien, of er zich een tegenligger in de Reguliersdwarsstraat bevond, was op de hoek een verkeerssein volstrekt onmisbaar. Van- daar een man in een hokje, die een draaibord bediende met vier vlakken, beurtelings groen met een V (veilig) en rood met een O (onveilig), welk werktuig 's avonds werd bediend met behulp van lantaarns vóór gekleurde glasschijven. Deze borden werden op meerdere on- overzichtelijke punten in de stad gevonden.

De Vijzelstraat was vóór de verbreding nog smaller dan tegenwoordig de Leidse- of Utrechtsestraat, zodat enkelspoor midden in de straat niet mogelijk was. De tram scheerde aan de oostzijde van de straat vlak langs het trottoir, waardoor het overig verkeer wat gelegenheid tot manoeuvreren kreeg, maar het toe- passen van verkeersregels bleef moeilijk.

De Vijzelgracht, toen nog ongedempt, was na ver- breiding van een kade geschikt om met dubbelspoor te worden bereden, alleen aan het eind ging het een beetje gedrongen, want de H.B.S. stond hier geducht in de weg. Vervolgens werd de Weteringschans ge- kruist en door het Weteringplantsoen werd de brug vóór de Ferdinand Bolstraat bereikt. Hier voorbij splitste de tot dusverre gemeenschappelijke route zich na 19 mei 1900 in twee verschillende, de wagens gingen verder om en om of langs Stadhouderskade en Amstel- dijk, of door Ferdinand Bolstraat en Ceintuurbaan naar het eindpunt op de Amsteldijk dicht bij de stads- grens. Hiermede werd een redelijke verbinding ver- kregen voor een zich sterk ontwikkelend stadsdeel.

*Dam—Willemsparkweg*

Niet alleen het schilderskwartier, voor een groot deel arbeidersbuurt, groeide snel in omvang, maar er kwam

in het door ons beschreven tijdvak in Amsterdam, naar het voorbeeld van Londen, ook tekening in de z.g. cityvorming, vele grachtenhuizen in de binnenstad werden door de gegoede burgers verlaten, die zich vervolgens gingen vestigen in het z.g. Willemspark- kwartier, het stadsgedeelte ten zuiden van het nieuwe Vondelpark, waar ruime huizen werden gebouwd, meer comfort biedend dan de 17e en 18e eeuwse huizen aan de oude grachten. En het was in zekere zin zelfs een uittocht, want met de bewoners trokken soms de leveranciers mee, zodat er in dat kwartier zelfs nu nog zaken zijn, welke eigenaars namen dragen, die een goede klank hadden in de 19e eeuwse binnenstad. Thans doet men het anders: men vestigt, zoals b.v. in Slotermeer, filialen in de nieuwe kwartieren. Van de standplaats op de Dam, ging het ook weer „de trechter” door; de Paleisstraat bleef namelijk vóór de bouw van de nieuwe Grote Club, tot aan de Dam nauwer toelopen. Ook hier dus een verkeer zo on- overzichtelijk, dat de reeds beschreven groen-rode verkeerskubus er aan te pas moest komen om te beletten, dat alles op z'n 20e-eeuws in de knoop kwam te zitten.

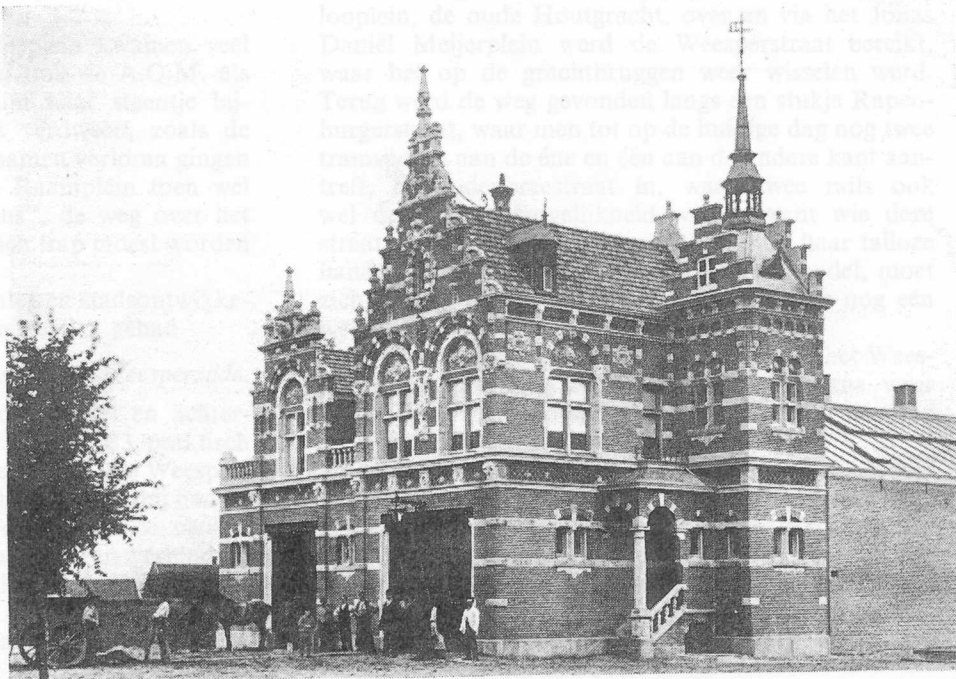
De verdere weg door de binnenstad kennen we reeds en we willen alleen nog even aanstippen, dat het record aantal passagiers op dit traject wel zal zijn geboekt op 20 februari 1890, want op deze dag wilde geheel Amsterdam de afgebrante Stadsschouwburg zien. Niet minder dan 40.000 personen, d.i. 10.000 meer dan gewoonlijk, maakten hiervoor gebruik van het gemakkelijke vervoermiddel; vermoedelijk komt een groot gedeelte van dit aantal voor rekening van de lijn Dam-Willemsparkweg.

Voorbij de brug over de Singelgracht, waarover wij reeds spraken, ging de route over eigen spoor links langs het thans geheel gemoderniseerde Leidsebosje en vervolgens de Hobbemastraat in. Op de hoek stond het koffiehuis van Broens, toen al reeds „Parkzicht” geheten en bekend om zijn kegel- en schietbanen. In de Hobbemastraat heeft zich een voorval afgespeeld, dat evenals de muur van Oostmeyer op het Munt- plein, geheel Amsterdam op zekere dag op stelten zette. Het oude Schapenburgerpad, dat nu nog uitkomt in de Hobbemastraat, was reeds in 1890 omgeven door huizen van de P. C. Hooft- en Vossiusstraat. De A.O.M. was door aankoop van een pleziertuin mede-eigenares geworden van het pad en legde een tramspoor door de Hobbemastraat, daarbij echter de grond van andere



Het eindpunt van de lijn Dam-Willemsparkweg bij de Emmastraat. (Foto Gem. Vervoerbedrijf)

De tramremise aan het einde van de Willemsparkweg bij de Koninginneweg.  
(Foto Verz. A. M. van de Waal)



eigenaren niet ontziende. Deze namen hiermee geen genoegen en een sommatie volgde om de rails weer op te breken, waarbij de heer Wentse — een kleermaker van het Rokin — de honneurs voor de anderen waarnam. De Rechtbank stelde, toen een proces volgde, de tram, maar het Hof en de Hoge Raad de heer Wentse c.s. in het gelijk. De A.O.M. probeerde nu te bemiddelen, maar dat lukte niet en in de ochtend van 14 mei 1890 vond men de Hobbemastraat afgesloten door een schutting, die Wentse in de nacht had laten timmeren; de voetgangers konden door een opening passeren, maar de tram kon er niet door en moest nu in etappen de dienst onderhouden en later de lijn omleggen langs P. C. Hooftstraat-Stadhouderskade, zoals nu nog de route op de terugweg is.

Deze zaak heeft de gemoeieren flink in beroering gebracht. Johan Braakensiek wijdde er in „de Groene” een zijner bekende politieke prenten aan met Wentse als „de man, die op zijn recht staat”. Iedereen sprak er over, en evenals bij Oostmeyer, had het bedrijf van de kleermaker geen verdere reclame nodig. En ook wij moesten, hoewel het geval genoeg bekend is, volledigheidshalve er over spreken.

De P. C. Hooftstraat, oorspronkelijk eindpunt, werd na 1893 met een bocht — thans een heel hinderlijke — verlaten en na een tweede zwenking draaide de tram de Parkweg op, waarvan aan het eind op de hoek van de Emmastraat de remise en stallen waren gelegen, en waarin momenteel de sectie Emmastraat van de Stadsreiniging is gevestigd, hier was het eindpunt en werden de paarden gekeerd.

Een herinnering aan deze lijn is nog de wagen no. 60, naar Engels voorbeeld van een imperiaal voorzien; vele ouderen zullen zich nog een ritje bovenop door het oude Amsterdam herinneren.

#### Haarlemmerplein—Leidseplein.

De eerste paardetram, van Leidseplein naar Plantage, was, zoals we gezien hebben, voor een goed deel aan-

gelegd langs de vroegere schans en aangezien deze lijn langs de buitenkant aan de verwachtingen beantwoordde, behoeft het niet te verwonderen, dat men ook het oog richtte naar de tegenovergestelde kant, temeer daar ook hiermee een gewenste verbinding tussen twee poortpleinen mogelijk werd gemaakt.

Toen dan ook de concessie van 9 juni 1881 de mogelijkheid bracht tot exploitatie van deze lijn en deze daarna tot stand kwam, hadden we met deze twee paardelijnen feitelijk de eerste ceintuurbaan om het oude Amsterdam en de latere elektrische lijn 10, die dus feitelijk een voortzetting is van de toen uitgevoerde plannen, is dan ook, zij het naar beide zijden uitgebreid of afgebogen, steeds een uitgesproken binnenomtreklijn geweest, in tegenstelling met de in de buitenwijken cirkelende lijn 3, die een heel andere geschiedenis heeft, waarover later meer.

Het ligt niet in de bedoeling de vele veranderingen te vermelden, die langs de beschreven route geleidelijk hebben plaats gehad, hoe interessant dit stukje stadsontwikkeling ook moge zijn, we zullen er slechts een paar bekijken.

Bij het Haarlemmerplein is de oude toestand lang bewaard gebleven; de Brouwersgracht, die door een verwulf onder de muur door verbinding had met de Singelgracht, het oude sluisje met de daarover gelegen dubbele wipbrug „de Bullebak”, dat alles is pas in 1890 verdwenen en een bredere vaarweg ten zuiden hiervan kwam in de plaats. De Marnixstraat was in deze omgeving reeds in 1882 geheel bebouwd en gaf dus voor de tramaanleg geen moeilijkheden.

Voorbij de Rozengracht is de grote verandering gekomen door de verplaatsing van de groentemarkt van de Prinsengracht naar hier, bij besluit van 24 september 1890, terwijl later de appelmarkt van het Singel ook hier naar toe kwam. Deze markten hebben tot in de dertiger jaren het tramverkeer beïnvloed, doordat in de morgenuren moest worden omgereden langs de Clercqstraat, Bilderdijkstraat, Overtoom en Stadhouderskade.