INHOUDSOPGAVE

STEDEBOUWKUNDIGE, SOCIAAL-ECONOMISCHE EN KUNSTHISTORISCHE ACHTERGRONDEN VAN HET INVENTARISATIEGEBIED IN VOGELVLUCHT

- stedebouwkundige en sociaal-economische ontwikkeling van Amsterdam tussen 1850 en 1940 3

- de ontwikkeling van de architectuur tussen 1850 en 1940 en haar achtergrond in kort bestek 12

- typologische toelichtingen 15

INLEIDING

De tekst van de centrumbeschrijving is een letterlijke weergave van enkele paragrafen uit de publicatie "Jongere bouwkunst; Amsterdam binnen de Singelgracht (1850 -1940)", (Zeist 1984), geschreven door Mw. dr. M.C. Kuipers. Mw. Kuipers is werkzaam bij de Rijksdienst voor de Monumentenzorg.

De centruminventarisatie is gebaseerd op een eerdere inventarisatie die gedurende de periode 1979-1982 heeft plaatsgevonden en is uitgevoerd door de Rijkscommissie voor de Monumentenzorg, afdeling II van de Monumentenraad als proef voor een later te starten landelijk inventarisatieproject.
Hierbij is gebruik gemaakt van het toen door Mw. Kuipers aangelegde kaartsysteem.

Daar de tekst uit de hierboven genoemde publicatie niet verouderd is, is besloten bepaalde delen te gebruiken voor de centrumbeschrijving.

Amsterdam, september 1990.

STEDEBOUWKUNDIGE, SOCIAAL-ECONOMISCHE EN KUNSTHISTORISCHE ACHTERGRONDEN VAN HET INVENTARISATIEGEBIED IN VOGELVLUCHT

STEDEBOUWKUNDIGE EN SOCIAAL-ECONOMISCHE ONTWIKKELING VAN AMSTERDAM TUSSEN OMSTREEKS 1850 en 1940

Wanneer men zich toelegt op de studie (inventarisatie) van de bouwkunst van 1850-1940, die nu nog als zodanig herkenbaar is, in de Amsterdamse binnenstad, begrensd door de Singelgracht, dan heeft men slechts met een fragment uit een veel groter geheel te maken: het eeuwige proces van verandering waaraan elke stad onderhevig is.

Het was vooral tijdens de onderzochte periode dat het aanzien van Amsterdam ingrijpend is veranderd; het was de tijd waarin Amsterdam zich van een ingedommelde stad tot een levendige, internationaal georiënteerde metropool ontpopte.

Niettemin blijkt er ook een aantal vaste structuren gehandhaafd te blijven, die het stadsbeeld – ook al veranderen de details veelvuldig – als het ware verankeren en die continuïteit verlenen aan dit proces van wijzigingen, dat zich in een dynamische stad als Amsterdam in snel tempo trekt (vgl. *afb. 1*).

Ook de manifestatie van de jongere bouwkunst maakt hiervan deel uit, en beklijft misschien wel moeilijker dan de inmiddels alom gewaardeerde architectuur van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden. Niet alleen is de waardering voor de 19de-eeuwse gebouwen – uitgevoerd in neostijlen – en voor de vroeg-20ste-eeuwse bouwwerken – waarin de bouwkunstige vernieuwing zich in velerlei gedaante presenteert – geringer, ook het gebruik van die gebouwen – ooit voor een bepaalde bestemming opgericht – is beperkt in zijn mogelijkheden. Daarom neigt men er eerder toe om déze, jongere, gebouwen af te breken en door nieuwe, bruikbaarder geachte kantoren, winkels, warenhuizen en andere (groot)stedelijke bouwwerken te vervangen, dan de panden te slopen die nog steeds beantwoorden aan het door Casper Philips in zijn *Grachtenboek* (1768-71) opgeroepen stadbeeld.

Toen desondanks dit laatste – omwille van de ontwikkeling van de stad – naar de smaak van sommige burgers teveel dreigde te gaan gebeuren, volgde er protest (bij voorbeeld Jan Veth met zijn *Stedenschennis*, een pamflet geschreven in 1901 naar aanleiding van de plannen tot demping van de Reguliersgracht), en werden er diverse verenigingen opgericht die zich beijverden voor het behoud van ons cultureel erfgoed (onder andere het genootschap Amstelodamum in 1900 en de Bond Heemschut in 1911).

Tot voor kort reikte het begrip 'cultureel erfgoed' nauwelijks verder dan de 'oudere bouwkunst' (tot omstreeks 1850); thans staat ook de architectuur van omstreeks 1850 tot 1940 in de belangstelling.

Vanuit die achtergrond is de huidige inventarisatie verricht – een speurtocht naar de stoffelijke neerslag van een voorbije periode. Aangezien het onderzoeksterrein alleen de Amsterdamse binnenstad omvatte (overigens al omvangrijk genoeg), is hier werkelijk sprake van een speurtocht – de gezochte tijdsdocumenten bevinden zich her en der verspreid over de historisch gegroeide stad temidden van allerlei oudere panden, afgewisseld door enkele zeer recente bouwwerken.

Vaak doen zich zekere concentraties voor, soms in samenhang met enkele wijzigingen in de historische structuur, die een ruimere ontplooiing van de stad mogelijk moesten maken – zoals de doorbraak van de Raadhuisstraat, gekoppeld aan de demping van de Warmoesgracht (1894) en later de doorbraak van de

Vijzelstraat (1917), gevolgd door de demping van de Vijzelgracht (1933). Soms laten dergelijke concentraties van jongere bouwkunst de reeds bestaande structuur vrijwel onaangetast, maar is deze daardoor wel volkomen ondergeschikt gemaakt aan de nieuw ingeplante verschijningsvormen van de bebouwing (bij voorbeeld langs het Damrak en het – in 1933 en 1937 gedeeltelijk gedempte – Rokin). In beide gevallen is dikwijls een verband te onderkennen met vroegere activiteiten op het gebied van handel en nijverheid – naast de havens – op dezelfde plaatsen, en hebben diverse, later te bespreken, ontwikkelingen op het sociaal-economisch vlak dit transformatieproces in een (tijdelijke) versnelling gebracht, waardoor deze – veelal functiegebonden – concentraties hebben kunnen ontstaan, verspreid over de hele binnenstad.

Deze concentraties zijn vooral te onderkennen in de Middeleeuwse stadskern, dat wil zeggen in hoofdzaak aan de 'Nieuwe Zijde' begrensd door Damrak, Rokin en Singel. Hier heeft zich het 'cityvormingsproces' het meest markant voltrokken, al zijn hiervan ook uitstralingen te zien langs de grote radiaalwegen (Raadhuis- en Vijzelstraat) en de tussengelegen grote grachten.

De 'Oude Zijde', waar dempingen waren uitgebleven, onderging relatief minder veranderingen en behield grotendeels het karakter van woon- en uitgaansbuurt. Alleen langs Nes en Warmoesstraat kwam in de late 19de eeuw de tabakshandel zich steeds duidelijker manifesteren, doch in de loop van deze eeuw liep dit al weer sterk terug, om thans weer voor de vroegere functies plaats te maken.

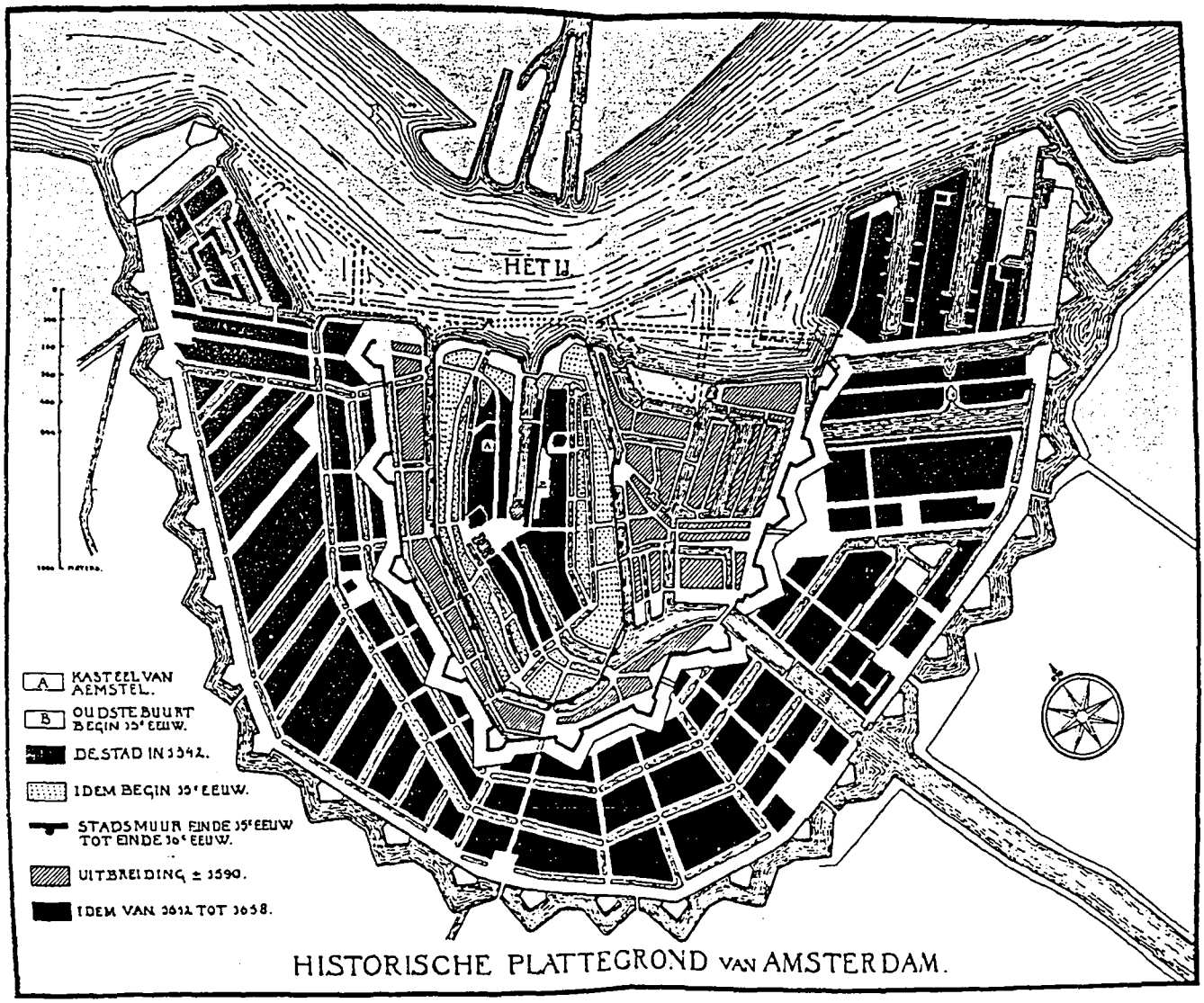
Versterking van de winkelfunctie, ook in de architectuur tot uitdrukking komend, vond dikwijls plaats langs de uitvalswegen en verbindingsstraten door de grote grachtengordel (o.a. Haarlemmer-, Leidse- en Utrechtsestraat) naast de 'klassieke' winkelstraten Kalverstraat en Nieuwendijk. Concentraties van bedrijfs- en opslaggebouwen zijn vooral aan te treffen in de Jordaan (die tevens in de 19de eeuw een explosieve bevolkingsgroei doormaakt) en rondom de Nieuwe Vaart en de eilanden bij het IJ (in samenhang met de haven-ontwikkelingen), alsmede in de Nieuwmarktbuurt, zij het minder groot.

Niet zozeer functiegebonden alswel plaatsgebonden zijn de concentraties van jongere bouwkunst langs de Singelgrachtrand – aangelegd op de vroegere vestinggronden – en in de Plantage – beide restgebieden binnen de Singelgracht en als enige in de 19de eeuw direct voor bebouwing geschikt te maken. Als gevolg van de woningnood heeft de woningfunctie hier geleidelijk aan de overhand gekregen, ten koste van respectievelijk bedrijfsgebouwen en theaters en uitspanningen.

De overige buurten hebben in de onderzochte periode (1850-1940) minder stormachtige ontwikkelingen doorgemaakt. De vertegenwoordiging van de jongere bouwkunst is daar dan ook geringer, maar naar verhouding qua functie meer gedifferentieerd.

Verspreid over de hele binnenstad valt voorts de vaak bij de 19de-eeuwse architectuur veel optredende voorkeur op voor de situering op een hoek; bij deze vooral langs primaire en secundaire verbindingsstraten voorkomende hoekpanden wordt – in tegenstelling tot de vroegere, frontale architectuur – het overhoekse aspect sterk benadrukt, door de bouw van een erker, toren en/of koepel boven de in de afgeschuinde hoek geplaatste ingang. De hierdoor bereikte diagonaal gerichte zichtlijnen doorkruisen letterlijk het vroegere stratenpatroon, dat voordien min of meer rechthoekig werd beschouwd, en maken aldus het stadsbeeld gecompliceerder, met behoud van de oude grondvormen in de historische stadsaanleg.

De plattegrond van de Amsterdamse binnenstad is algemeen bekend: een 'halve maan' met een min of meer concentrische grachtengordel, doorsneden door enkele radiaalstraten, die uitmonden in de oude, uit de Middeleeuwen stammende stadskern, begrensd door de voormalige burgwallen; aan de westzijde

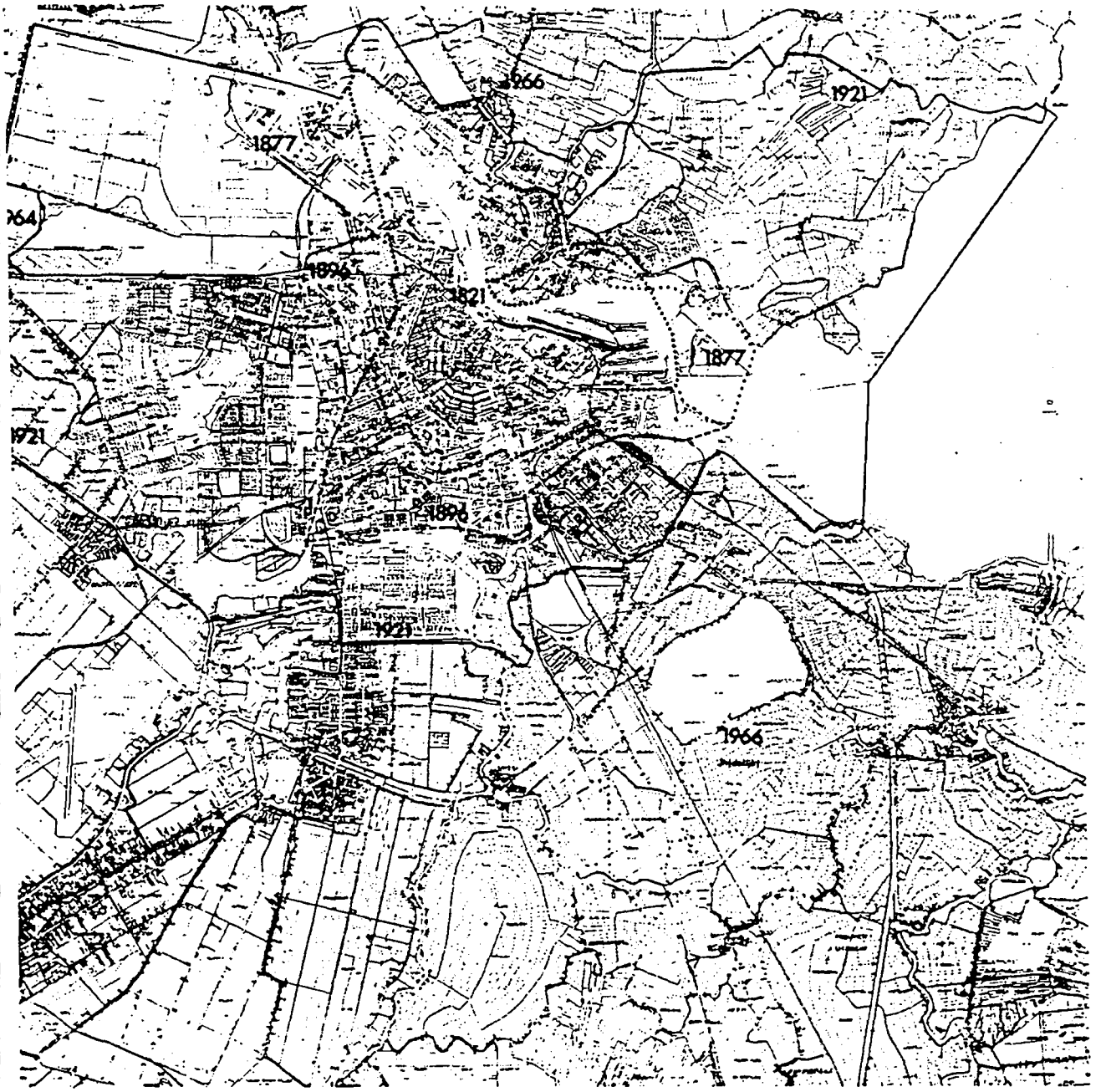


Afb. 2:
De 'historische plattegrond' van Amsterdam, zoals afgebeeld in C.H. Peters en H. Brugmans, De Nederlandsche Stedenbouw, *Leiden, z.j. (1910), deel I (afb. 41), volgens de toenmalige, inmiddels niet meer algeheel geldende inzichten.*

bevindt zich de Jordaan met zijn smalle, op de vroegere slotenverkaveling geënte stratenpatroon, aan de noordzijde afgesloten door de Haarlemmerbuurt, evenwijdig aan de IJdijk ontstaan; aan de oostzijde doorbreekt de Plantage – hoewel geïncorporeerd in de 17de-eeuwse stads-uitleg, zij het toen niet als woonbuurt – het stramien van de grote grachtengordel, met noordelijk aangrenzend het evenwijdig aan Plantage en IJ ingedeelde gebied van de Kadijken, dat evenals de haaks hierop gelegen eilanden (Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg in het oosten, almede het Marine-etablissement; en Prinsen-, Bickers- en Realeneiland in het westen) al vroeg werd gedomineerd door de havenactiviteiten met bijbehorende behoefte aan opslagruimte (vgl. o.a. het Entrepôt) (zie *afb. 50 en 2*).

Sinds een eeuw wordt de stad aan de IJ-zijde afgesloten door het complex van het Centraal Station (gebouwd in 1881-89 naar ontwerp van P.J.H. Cuypers en A.L. van Gendt), waardoor het gezicht op ' 't Schiprijck Y' verloren ging – door velen betreurd, door anderen begroet als de intrede van de nieuwe, moderne tijd, waardoor Amsterdam zich tot wereldstad kon ontwikkelen.

Aan de andere kant werd de stad juist opengelegd (eveneens sinds ruim een eeuw): de Singelgracht werd overschreden en in de aangrenzende gebieden volgebouwd met arbeidersbuurten – uitgezonderd het als een wig daarin geplaatste Museumkwartier, bestemd voor de gegoede burgerij. Dit gebeurde in



Afb. 3:
De gemeentegrenzen van Amsterdam in de loop der tijden. Afbeelding ontleend aan J.J. van der Velde, Stadsontwikkeling van Amsterdam 1939-1967, *Amsterdam 1968.*

het laatste kwart van de 19de eeuw, toen de invoering van de Vestingwet van 1874 voor het eerst permanente bebouwing buiten de vestingwallen toestond en de plotseling optredende sterke bevolkingsaanwas (door immigratie en natuurlijke groei) de bouw van vele nieuwe (arbeiders)woningen noodzakelijk maakte.

Aanvankelijk waren de stadsgrenzen hierop niet berekend, en vond de stadsuitbreiding gedeeltelijk plaats op grondgebied van andere gemeenten, die bij verschillende pogingen tot annexatie weinig bereid bleken terreinen aan de gemeente Amsterdam af te staan. Toch kon in 1896 een groot gebied aan Amsterdam worden toegevoegd, min of meer begrensd door de Ceintuurbaan, nadat de gemeente reeds in 1877 met twee kleine industriegebieden bij de havens was verrijkt (zie *afb. 3*).

Dit alles bracht echter nog weinig soelaas voor de grote woningnood, die ook op de binnenstadsbebouwing repercussies had en die mede door het 'city-vormingsproces' veroorzaakt was.

Deze stadsuitbreidingen verliepen in de 19de eeuw zonder veel voorafgaande stedebouwkundige planning. Weliswaar had stadsingenieur J.G. van Niftrik in 1866 een uitbreidingsplan opgemaakt, waarin wel enige goede elementen verwerkt waren (zoals groenvoorziening en diversiteit in de bebouwing), maar dit werd als te duur en onrealistisch (ondermeer wegens de vele noodzakelijke onteigeningsprocedures, ook van naburige gemeenten) door de gemeenteraad afgewezen. Het plan van de directeur Publieke Werken, J. Kalff, uit 1876 werd wel goedgekeurd (in 1877), doch dit hield meer rekening met de bestaande eigendomsverhoudingen en verkavelingsvormen dan met een vanuit stedebouwkundig oogpunt verantwoorde aanleg, zodat hier nauwelijks sprake kan zijn van een serieuze stedebouwkundige visie. Hierdoor konden wijken als 'de Pijp' – genoemd naar de Zaagmolensloot, die in de volksmond dezelfde bijnaam had en thans gesitueerd moet worden ter plaatse van de Albert Cuypstraat – en de Kinkerbuurt ontstaan met hun eindeloos lange, rechte straten en hun hoge smalle huizen met étagewoningen.

Uitzondering in deze 19de-eeuwse 'schil' vol 'revolutiebouw' vormt het Museumkwartier, dat Kalff buiten zijn uitbreidingsplan had gelaten. Voor het stedebouwkundig ontwerp van dit terrein – waaraan de gemeente een bijzondere bestemming wenste te geven (manifestatieterrein en villawijk) – werd na een merkwaardig verlopen prijsvraagronde, P.J.H. Cuypers aangetrokken, de architect van het cruciale oriëntatiepunt in dit deelplan, het Rijksmuseum. Cuypers' plan zou overigens in gewijzigde vorm worden uitgevoerd en zou ook later nog vele veranderingen ondergaan.

De Woningwet van 1901 betekende de eerste poging vanwege de overheid om een einde te maken aan de ongebreidelde 'revolutiebouw', maar ook rond de eeuwwisseling was het Amsterdamse grondgebied nog te klein om alle inwoners volwaardig onderdak te kunnen bieden. De annexaties van 1921, waarbij de gemeenten Sloten (met Sloterdijk en Osdorp), Buiksloot, Nieuwendam, Schellingwoude, Durgerdam, Ransdorp en Watergraafsmeer geheel werden ingelijfd, en de gemeenten Nieuwer-Amstel (Amstelveen) en Ouder-Amstel opnieuw voor een gedeelte, brachten tenslotte voldoende mogelijkheden om de inmiddels door H.P. Berlage ontworpen uitbreidingsplannen te verwezenlijken (ondermeer plan Zuid, in tweede fase goedgekeurd in 1917). Ook voor het in 1935 uitgebrachte Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van de in 1928 opgericht dienst Stadsontwikkeling (waaraan Th.K. van Lohuizen en C. van Eesteren verbonden waren), was er nog genoeg ruimte beschikbaar.

De laatste gebiedsuitbreiding van Amsterdam tot op heden noodzakelijk – in verband met de grote na-oorlogse bevolkingstoename – omvat een groot deel van de vroegere gemeente Weesperkarspel, die in 1966 als een soort exclave is toegevoegd voor realisering van de 'Bijlmer'.

Bij al deze stadsuitbreidingen, al dan niet op een weloverwogen, planmatige grondslag, ligt het accent op het wonen; de gebouwen in deze wijken die geen woonbestemming hebben, dienen meestal tot huisvesting van specifieke voorzieningen ten behoeve van deze woonwijken en hun belang gaat zelden daarboven uit (functioneel gesproken): winkels, scholen, kerken, badhuizen, verenigings- en bibliotheekgebouwen wisselen de huizen in hun verschillende gedaante af. Nieuw ontworpen kantoorgebouwen uit de periode van 1850-1940 treft men daartussen weinig aan en ook culturele gebouwen zijn hier gering in aantal.

Het Concertgebouw (1883-86, A.L. van Gendt) – destijds door weilanden omringd – vormt hierop een belangrijke uitzondering, zoals ook de Rijkspostspaarbank (1899-1901) afwijkt van het toenmalige vestigingspatroon van de kantoorgebouwen. De verscheidenheid aan gebouwtypen is in deze uitbreidingsbuurten dan ook minder groot dan in de binnenstad, waar aan velerlei nieuw opgekomen instellingen onderdak moest worden geboden, veelal ten koste van de woonfunctie.

Behalve in de 'city' deden zich rondom de havens eveneens grootschalige ruimtelijke en functionele ontwikkelingen voor, die het aanzien van de stad in de loop van de 19de en 20ste eeuw ingrijpend zouden veranderen: kunstmatige eilanden werden in het IJ aangelegd voor Centraal Station, opslag en industrie. Werven die aanvankelijk in de buurt van Ooster- en Westerdok waren gesitueerd, moesten buitendijks een plaats zoeken teneinde te kunnen voldoen aan de groeiende vraag naar steeds grotere schepen. In het begin van deze eeuw kwam hierdoor Amsterdam-Noord tot stand zowel voor de vestiging van (haven)bedrijven en opslag, als voor (arbeiders)woningbouw. Inmiddels hebben de haven-activiteiten zich steeds meer in westelijke richting verplaatst, (i.v.m. aanpassingen van de sluizen in het Noordzeekanaal) hetgeen zijn weerslag heeft op de vroegere havenaanleg nabij het centrumgebied en in Noord (leegstand en sloop van gebouwen, reconstructie, herbestemming, etc.).

De historische stedebouwkundige ontwikkelingen in het havengebied zijn daarom moeilijk los te zien van de huidige. Nog sterker is het doortrekken van de lijnen van het verleden tot het heden nodig voor het volgen van het city-vormingsproces, dat in Amsterdam telkens weer nieuwe bewegingen en veranderingen veroorzaakt en dat zich vanwege het sterk dynamisch karakter nauwelijks laat vastleggen (laat staan beschermen).

Het was (en is) het stadscentrum – met name de 'Nieuwe Zijde' waar men het liefst kantoren bouwde, naast warenhuizen en speciaalzaken, dicht bij elkaar en ook voor mensen van buiten de stad goed bereikbaar dankzij het inmiddels vèr ontwikkelde spoor- en tramwegennet (waardoor tevens het forensisme kon gedijen). Voor de kantoren – vooral die van het bank- en verzekeringswezen – vormde de Beurs als het ware het natuurlijk oriëntatiepunt bij de vestiging, en ook de nabijheid van het hoofdpostkantoor en het Centraal Station speelden hierbij een rol.

In het kielzog van de nieuwe kantoren en winkels verrezen tevens enkele sociëteiten en theaters in de naaste omgeving, waar woningonttrekking troef werd voor de ontwikkeling van Amsterdam als metropool.

Dit cityvormings-proces, dat zich hoofdzakelijk rondom de Dam – Amsterdams oudste centrum – voltrok, verliep in nauwe wisselwerking met de stadsuitbreidingen buiten de Singelgracht, die zowel de immigranten als de uitgestotenen uit de binnenstad moesten opvangen.

De impulsen tot deze cityvorming waren velerlei: de havenactiviteiten waren sterk toegenomen sinds de aanleg van het Noordzeekanaal (geopend in 1876), gevolgd door die van de Handelskade (vanaf 1883 in gebruik genomen); bovendien zorgde de aanleg van het Centraal Station juist op de gekozen plaats tussen de west- en oostlijn, nabij havens en entrepôt, (gerealiseerd tussen 1877 en 1889) voor een aanzienlijke verbetering van de binnen- en buitenlandse verbindingen, hetgeen zowel het personen- als het goederenvervoer krachtig stimuleerde. Tevens groeide de handel, vooral die in koloniale waren (mede dankzij de geleidelijke afschaffing van het Cultuurstelsel tussen 1862 en ca. 1870), gepaard gaand met uitbreiding van opslagruimten en vernieuwing van werven, in het bijzonder langs de IJ-oevers en bij de eilanden. Ook de bouw van verscheidene nieuwe scheepvaartkantoren (langs Prins Hendrikkade, De Ruyterkade, Damrak en Rokin) was het gevolg van de toegenomen activiteiten.

Nieuwe vormen van kredietverlening (ondermeer hypotheken) en verzekering kwamen op, hetgeen leidde tot vestiging in aparte kantoorgebouwen, buiten het woonhuis van de ondernemer (tot in de jaren '70 nog gebruikelijk). Als vestigingsplaats waren Damrak en Rokin favoriet, naast het centrale gedeelte van de grote grachtengordel, waar toen nog veelal de directeuren resideerden.

De situering van het Centraal Station in de as van het Damrak bevestigde eens te meer de slagaderfunctie die deze straat, tesamen met het Rokin, van oudsher voor Amsterrdam vervult. Hotels zoeken er hun nabijheid, evenals restaurants en de reeds genoemde kantoren en warenhuizen.

De opkomst van de telegrafie en de afschaffing van het dagbladzegel (in 1869) brachten een royaal aanbod van kranten teweeg, waarvan de drukkerijen zich met graagte in de vrijdenkende hoofdstad vestigden. Zij concentreerden zich langs de – in 1884 gedempte – Nieuwe Zijds Voorburgwal, dichtbij hoofdpostkantoor en station, die daardoor als het ware de 'Fleetstreet' van Amsterdam werd, maar nu nog slechts één werkende drukkerij bezit (gevestigd in het gebouw 'Kasteel van Aemstel' op nr. 69-73, ontworpen in 1904 door A.J. Joling en oorspronkelijk bestemd voor het dagblad 'De Tijd').

De industrialisatie maakte de produktie van massagoederen mogelijk, die op voordelige wijze aan de man moesten worden gebracht, hetgeen ondermeer het warenhuis met zijn ruime uitstallingsmogelijkheden en gevarieerd aanbod, in het leven heeft geroepen, maar tegelijkertijd de vroegere huisvlijt sterk heeft teruggedrongen. In Nederland verschenen de eerste warenhuizen pas laat (begin deze eeuw), mede doordat de industrialisering, in gang gezet door de uitvinding van de stoommachine, hier pas vanaf omstreeks 1870 tot ontplooiing kwam, ten gevolge van het tot dan toe heersend conservatisme bij de ondernemers. Daarnaast bracht de industrialisatie versterking van de reeds bestaande takken van nijverheid, zoals de diamant-, confectie- en metaal-industrie, om de voornaamste Amsterdamse voorbeelden te noemen. De stichting van de nieuwe fabrieksgebouwen vond dikwijls plaats in de gebieden waar de betreffende nijverheid al vertegenwoordigd was, zoals de Nieuwmarktbuurt, de Jordaan en de eilanden. De in 1875 in werking getreden Hinderwet legde de bouw van fabrieken in woonwijken weliswaar enigszins aan banden, de gemengde bebouwing bleef in de traditionele arbeiderswijken vaak gehandhaafd, uit plaatsgebrek elders en wegens de wens dicht bij het werk te wonen.

De nieuwe industriegebieden van 1877 waren te klein om alle nieuwe bedrijven te kunnen herbergen, en ook het oude industriegebied – de binnenstadsrand langs de Singelgracht, met zijn gedeeltelijk geslechte wallen en industriemolens op bijna elk van de 26 bolwerken – bleek ontoereikend, vooral toen de gemeente ertoe overging de aanvankelijk verhuurde gronden te verkopen en voor woonbebouwing uit te geven.

Zo kreeg de oude 'rafelrand' een laat-19de-eeuws stempel opgedrukt (Marnixstraat, Weteringsschans, Sarphatistraat), waarbij de woningbouw de overhand heeft, variërend van treurige speculatiebouw tot indrukwekkende villa's. Daartussen bevinden zich enkele sociale instellingen (zoals de gevangenis aan het Kleine-Gartmanplantsoen en het voormalig Evangelisch-Luthers Weeshuis aan de Weteringschans), schoolgebouwen, politie- en brandweerposten (die wat betreft hun locatie nog verband houden met de vroegere stadspoorten, waar tot 1864 nog het stadsaccijns op de binnenkomende goederen werd geheven en andere contrôles werden uitgeoefend).

Tevens kan men hier het restant aantreffen van een grootscheeps plan dat S. Sarphati in 1855-59 had ontwikkeld tot groei en bloei van Amsterdam, doch ten koste van de 17de-eeuwse Utrechtse Poort; het pièce-de-résistance van deze onderneming, het Paleis voor Volksvlijt (gebouwd in 1858-64 naar ontwerp van C. Outshoorn), ging in 1929 helaas in vlammen op – sinds 1968 staat op deze plaats het kantoor van de Nederlandse Bank (architect M.F. Duintjer). De huizen te weerszijden, aan Oost- en Westeinde, alsmede het Amstelhotel, tezelfdertijd door Outshoorn ontworpen (in 1866 gereed), herinneren nog aan dit eerste stedebouwkundig project, dat overigens wegens geldgebrek slechts gedeeltelijk is uitgevoerd en dat – typerend voor de tijd – was opgezet door een particulier.

Weliswaar had de gemeente al eerder een 'restgebied' voor bebouwing uitgegeven, namelijk de Plantage (onder gelijktijdige opheffing van het in 1682 ingestelde verbod voor permanente bebouwing in 1854), maar omdat het straten-

patroon hier al aanwezig was, en de gemeente nauwelijks eisen stelde ten aanzien van de nieuwbouw, kan in dit geval niet gesproken worden van een nieuw stedebouwkundig plan.

In de loop van vijftig jaar werd de Plantage volgebouwd, merendeels met reeksen étagewoningen, afgewisseld door herenhuizen, in uiteenlopende trant. Een belangrijk deel van de eerste bewoners kwam uit de kringen van de diamantbewerkers, voor wie de aansluiting van dit gebied op de oude Jodenbuurt (vanouds hun domicilie) aantrekkelijk was, en die zich vooral in de 'Kaapse Tijd' (ca. 1870-75) een ruime woning konden veroorloven (vgl. ook het ANDB-gebouw van Berlage aan de Henri Polaklaan uit 1899/1900).

Voorts hielden verscheidene theaters de band met de vroegere uitgaansbuurt die de Plantage was, levend (naast het al eerder, vanaf 1838, aangelegde Artis) en verschenen in het verlengde van de vele verzorgende instellingen aan de oostzijde van de Amstel enkele soortgelijke instituten, zoals het Sint Jacobsgesticht.

In samenhang met het tegenovergelegen Entrepôt werden nog enige douaneloodsen gebouwd aan de Plantage Doklaan, zodat al met al, de Plantage niet uitsluitend als een woonbuurt kan worden aangemerkt.

Tot voor kort was deze markante buurt nog vrijwel onaangetast in haar kenmerkende 19de-eeuwse bebouwing, maar juist in de jaren '80 zijn hier ingrijpende veranderingen op stapel gezet, ingeleid door de sloop van het Sint Jacobsgesticht en de douaneloodsen.

Kunnen de Plantage en de Singelgrachtrand nog gelden als een sinds het midden van de 19de eeuw ontgonnen restgebied, anders is het met de Jordaan, die eveneens vele laat-19de-eeuwse woningbouwconcentraties kent, doch oudere bebouwing daarvoor heeft moeten laten wijken. Deze vroegere bebouwing werd overigens welbewust afgebroken omdat de woonomstandigheden in de hier volop aanwezige sloppen, kelder- en éénkamerwoningen zelfs in de ogen van de 19de-eeuwse burgers niet meer aanvaardbaar werden geacht. Daarom werden er verschillende verenigingen ten behoeve van de arbeiders opgericht (de naam is veelzeggend voor de paternalistische inslag), die nieuwe woningen stichtten in grote, nieuw opgezette complexen.

Deze eerste saneringsprojecten grepen, tesamen met de om hygiënische redenen uitgevoerde grachtendempingen, weliswaar in de tot dan toe ontwikkelde structuur van de Jordaan in, doch brachten inderdaad enige verbeteringen. De complexen hadden soms een hofachtige aanleg met bleekvelden op het binnenterrein, om de was op een gepaste plaats te kunnen laten drogen, en tevens om meer licht en lucht in de rondom gebouwde étagewoningen te kunnen laten doordringen. In dit opzicht wijkt deze hofbouw af van de traditionele, uit liefdadigheid gestichte 'hofjes'.

Behalve deze semi-filantropische woningbouw trachtte men ook door middel van onderwijs een bijdrage te leveren aan de verheffing van de arbeider, zodat in de Jordaan ook vele schoolgebouwen zijn aan te treffen, merendeels uit de late 19de eeuw, naast enkele liefdadige instellingen (zoals 'de Voorzieningheid' en het Koning Willemshuis).

Merkwaardig genoeg heeft de Jordaan in het begin van de 20ste eeuw betrekkelijk weinig veranderingen ondergaan, hoewel er juist dankzij de Woningwet (1901) meer mogelijkheden voorhanden waren tot onteigening, krotopruiming en sociale woningbouw dan voorheen. Dit houdt wellicht verband met het feit dat men in de vroege 20ste eeuw de volle aandacht richtte op de nog onbebouwde gebieden buiten de Singelgracht voor het scheppen van goede sociale woningbouw.

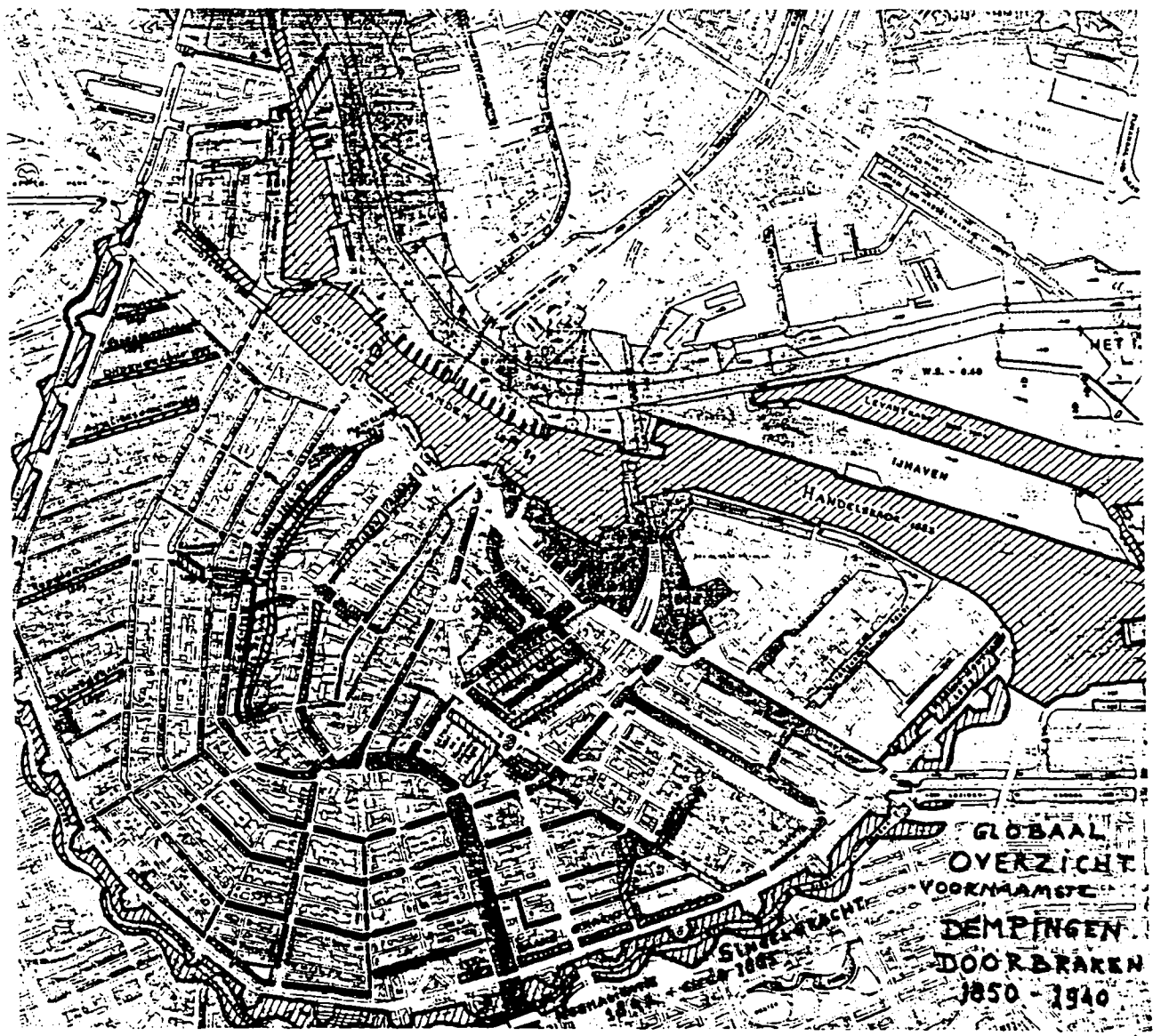
De enige saneringsprojecten die in dit kader in de binnenstad zijn uitgevoerd, betreffen de herinrichting van enkele delen van de oude Joden- en Nieuwmarktbuurt, gerealiseerd in de late jaren '10 en '20 (Uilenburg, Valkenburg, Ridder- en

Jonkerbuurt). Hierbij werden de smalle parallelstraten met hun wederzijdse, dichtopeengepakte bebouwing in het midden van elk deelgebied opgeruimd, terwijl het merendeel van de veelal aan wateren grenzende buitenrandbebouwing – voor zover bouwtechnisch en functioneel nog bruikbaar – bleef gehandhaafd. Volledige kaalslag, zoals bij de eerste na-oorlogse saneringsprojecten plaats vond, is hier niet uitgevoerd, zodat bij voorbeeld het gebouw van de diamantfabriek Boas (1876-78) aan de Uilenburgergracht nu nog als één der weinige herinnert aan de vroeger in deze buurt intensief beoefende diamantnijverheid.

Ondanks deze saneringen, de reeds gesignaleerde city-vorming en de in samenhang met deze ontwikkelingen uitgevoerde dempingen en doorbraken, is de hoofdstructuur van de Amsterdamse binnenstad nog grotendeels bewaard gebleven (zie *afb. 4)*.

Na-oorlogse wijzigingen, veelal gekoppeld aan verkeersverbeteringen (doorbraken, asfaltering, rijwegverbreding, aanleg van parkeerplaatsen, verhoogde trambanen, tunnels, viaducten, IJ-tunnel, metro, plaatsing van verkeers-objecten, lichtmasten, 'Amsterdammertjes', etc.) hebben in ruim dertig jaar de situatie misschien nog ingrijpender veranderd dan in de bestudeerde periode van bijna honderd jaar, waarin de kiemen van dit steeds sneller verlopende transformatieproces zijn gelegd en uitgegroeid.

Afb. 4:
Overzicht van de voornaamste dempingen uitgevoerd tussen 1850 en 1940 in de Amsterdamse binnenstad.



DE ONTWIKKELING VAN DE ARCHITECTUUR TUSSEN 1850 EN 1940 EN HAAR ACHTERGROND IN KORT BESTEK

Zoals het transformatieproces van de stad als geheel – mede door de Industriële Revolutie – juist in de periode 1850-1940 in een stroomversnelling was geraakt, zo had ook de bouwkunst in die periode vele, ingrijpende veranderingen ondergaan. Diverse factoren op technisch gebied en op het vlak van de bouwkundige opleidingen speelden hierbij een belangrijke rol, naast de bekende veranderingen van smaak (mode).

De voornaamste technische vernieuwingen bestonden uit de introductie van ijzer, staal en gewapend beton als bouwmateriaal, de machinale vervaardiging van grote glasplaten en de verwezenlijking van nieuwe bouwmethoden zoals skeletbouw, seriebouw en prefabricage; dit laatste heeft echter pas in deze eeuw een hoge vlucht genomen, vooral in de na-oorlogse bouwkunst.

Steeds hoger kon men bouwen (in de binnenstad noodzakelijk in verband met de hoge grondprijzen), en steeds grotere overspanningen kon men zonder veel tussensteunen realiseren, maar de vormgeving van de bijbehorende gebouwen zou pas in de 20ste eeuw hierop worden afgestemd, althans zo lijkt het ons nu. Bij alle technische vernieuwing die in de 19de eeuw tot stand kwam, bleef namelijk de voorkeur voor de historische vormentaal, ontleend aan vroegere bouwstijlen, onverminderd gehandhaafd.

Eensdeels is deze voorkeur terug te voeren op de conservatieve inslag van de verschillende opleidingsinstituten, alwaar het accent lag op de ornamentleer en grondige stijlenkennis; en voor een ander deel lag dit besloten in de algemene 19de-eeuwse tijdgeest, die weliswaar talloze vernieuwingen met zich meebracht, maar die tegelijkertijd nadrukkelijk aansluiting zocht bij de grootheid van het verleden (men 'ontdekte' toen ook de 17de eeuw als de 'Gouden Eeuw').

Ten aanzien van de bouwkundige opleidingen zij hier vermeld dat zij in de 19de eeuw nogal versnipperd waren sinds de opheffing van de gilden, en dat men voor een dergelijke theoretische vorming aangewezen was op hetzij een puur-technische opleiding (aan een militaire academie, of, sinds 1864, aan de Polytechnische School te Delft), hetzij op een hoofdzakelijk esthetisch gerichte opleiding aan één van de stadstekenscholen of academies voor beeldende kunst. Met de oprichting van de Technische Hogeschool te Delft, met een zelfstandige afdeling Bouwkunde, in 1904, zou eindelijk een verdere integratie van de technische en esthetische vorming mogelijk worden, hetgeen in de loop van deze eeuw geleidelijk aan haar beslag heeft gekregen.

Ook op andere niveaus werden de mogelijkheden voor verdere bouwkundige vorming gecreëerd – naast het nog immer gehandhaafde systeem van een vak-opleiding in de praktijk. Zo werd in 1861 in Amsterdam de eerste ambachtsschool in het leven geroepen en vond in 1908 de instelling van de VHBO-cursussen plaats (Voortgezet en Hooger Bouwkunst Onderricht). Eveneens in 1908 werd de Bond van Nederlandse Architecten, BNA, opgericht – een belangenvereniging van uitsluitend architecten, die daardoor tevens een halt aan de beunhazerij in dit vak probeerden toe te roepen, aangezien de architectentitel geen wettelijke bescherming geniet.

Daarnaast werd in diverse gezelschappen getracht de belangstelling voor het bouwvak te bevorderen door de uitgave van tijdschriften, boeken en plaat-werken, door het uitschrijven van prijsvragen, door het organiseren van tentoon-stellingen en excursies, en door het beschikbaarstellen van een vragenbus en een bibliotheek. Van deze verenigingen – waarvan de pluriformiteit wordt weer-spiegeld in de tijdschriften – konden ook niet-architecten lid worden, zoals de Maatschappij tot Bevordering van de Bouwkunst (opgericht in 1842) en het genootschap Architectura et Amicitia (daterend uit 1855). Hoewel deze instellingen ook thans nog bestaan – zij het in gewijzigde vorm –, hebben zij inmiddels enigszins aan invloed ingeboet op het plan van de architectuur-

discussies. Daarvoor kwamen enkele vak-gerichte verenigingen in de plaats, die dikwijls een algehele vernieuwing nastreefden en die tenslotte weer moesten worden opgeheven ten gunste van bewegingen met weer andere doelstellingen. Van belang zijn in dit verband ondermeer de architectenkern 'de 8', geformeerd in 1927 uit een aantal oud-leerlingen aan de Haarlemse school voor kunstnijverheid (met Ben Merkelbach als spil) en de Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM), ingesteld in 1928, met als Nederlandse vertegenwoordigers H.P. Berlage (alleen in 1928) en G.Th. Rietveld, later aangevuld met de leden uit de Amsterdamse groep 'de 8' en de Rotterdamse groep 'Opbouw', en met C. van Eesteren vanaf 1932 als voorzitter van de CIAM.

Tijdens deze hele periode werd telkens opnieuw de vraag gesteld: hoe moeten wij bouwen? De antwoorden daarop bleken steeds weer uiteen te lopen en nieuwe discussiestof op te leveren. In de 19de eeuw bleek men zich niet tevreden te stellen met de technische oplossing van elke bouw-opgave alleen – wat op zichzelf al moeilijk genoeg was door de vraag naar allerlei nieuwe typen van gebouwen, variërend van stoomgemaal tot postkantoor, van watertoren tot warenhuis –, maar bleek vooral de uiterlijke vormgeving, met name de ornamentiek, centraal te staan. De rechtstreekse oriëntatie op de architectuur van de klassieke oudheid die – mede onder invloed van de Franse overheersing en door enkele architecten bezochte academies in Parijs en Rome – in de eerste helft van de 19de eeuw nog ruimschoots opgeld deed (neo-classicisme, 'Waterstaatsstijl'), werd in de tweede eeuwhelft vervangen door een navolging van andere historische bouwstijlen (gotiek, renaissance, barok), afzonderlijk, of vermengd met andere stijl-ornamenten. Bij de keuze van laatstgenoemde inspiratiebronnen speelde soms ook een ideologische component mee, waarbij, grof gezegd, 'gotisch' stond voor 'rooms-katholiek' en 'Oud-Hollandsch' voor 'nationaal'. Een ware stijlenstrijd brandde los, maar een eigentijdse stijl, passend bij de nieuwe technische mogelijkheden en recent ingevoerde gebouwentypen, werd tot de eeuwwisseling niet gezocht. Dat werd pas een wens van een nieuwe architectengeneratie, onder aanvoering van H.P. Berlage, K.P.C. de Bazel, W. Kromhout en anderen.

Hun werken werden door de conservatiever ingestelde tijdgenoten, die juist aan de historische vormentaal en traditie wensten vast te houden, niet alle zo gewaardeerd als thans dikwijls het geval is. Reactie volgde dan ook gedurende korte tijd (vgl. de Koopmansbeurs van Berlage, 1897-1903, en de Effectenbeurs van Jos Th.J. Cuypers, 1911-14).

De opmars van een bouwtrant die niet meer gebonden was aan enigerlei bouwstijl van het verleden, was echter in de loop van de 20ste eeuw niet meer te stuiten. Nadat eerst de fantasie uitbundig was beproefd – met name in de woningbouw-ontwerpen – (Amsterdamse School), werd mede onder druk van de aanhangers van het Nieuwe Bouwen, de doelmatigheid in het gebruik het belangrijkste ontwerp-uitgangspunt.

De architect neigde er daardoor steeds meer toe om als het ware van binnen naar buiten te ontwerpen, in tegenstelling tot de laat-19de-eeuwse bouwmeester, die in de eerste plaats belang hechtte aan een goed gedetailleerd exterieur, met interessant silhouet, en die het interieur zonodig aanpaste aan een fraai ogende plattegrond. Een ander verschil tussen de 20ste- en 19de-eeuwse bouwkunst ligt in het materiaalgebruik. In de 19de eeuw schrok men soms niet voor imitaties terug, noch van stijlen, noch van bouwmaterialen (bijvoorbeeld toepassing van pleisterwerk met schijnvoegen in plaats van natuursteen, papier mâché in plaats van hout of ijzer), hetgeen er, tesamen met de af en toe daaruit voortvloeiende constructieve gebreken, toe heeft geleid dat de 19de-eeuwse bouwkunst in discrediet is geraakt.

Ook nu nog wordt de kritiek – deels al in de tijd van ontstaan geuit – op het

lage bouwkunstig peil klakkeloos overgenomen. Nadere studie van deze architectuur leert echter dat zich hieronder vele interessante specimina bevinden, die niet alleen getuigen van een vernuftige technische oplossing van een moeilijk ontwerp-vraagstuk, maar die ook qua uiterlijk alleszins de moeite waard zijn.

De bontheid van de 19de-eeuwse bouwkunst (waarbij deels wordt teruggegrepen naar de 'speklagen'trant van de Hollandse Renaissance) onderging in de 20ste eeuw een sterke versobering totdat in het tweede kwart ook de versieringen in de gevels vrijwel verdwenen waren. Daarentegen werd steeds meer de nadruk gelegd op de intrinsieke kwaliteiten van het bouwmateriaal, hetzij reëel (de massieve baksteenmuren van het Berlagiaanse bouwen, en de plastisch behandelde gevels van de Amsterdamse School), hetzij suggestief (de zware, doch holle muren van de kerken van A.J. Kropholler). Het Nieuwe Bouwen wenste nog een stap verder te gaan door het materiële karakter van de ruimte-omsluitende wanden zoveel mogelijk te willen verminderen door middel van witte bepleistering en gebruik van grote glasvlakken ('ontmaterialisering').

Al had baksteen de voorkeur bij de opbouw van de gevels – zowel op technische als economische en esthetische gronden – de toepassing van het gewapend beton werd in het tweede kwart dezer eeuw niet langer verhuld en had aldus architectonische erkenning verkregen. De natuursteen werd uitsluitend gereserveerd voor uiterst representatieve gebouwen (kantoren, warenhuizen), waarvoor de opdrachtgevers meestal een traditioneel uiterlijk wensten. Mede vanwege de crisis van de jaren '20 en '30 bleef het aantal vertegenwoordigers van deze conservatief getinte onderstroom betrekkelijk gering, maar het is belangrijk genoeg om ook deze bouwwerken een plaats te geven in de geschiedschrijving van de jongere bouwkunst.

Zo wisselen de vooruitstrevende stromingen en de meer behoudende richtingen elkaar af, in een voortdurende reactie op elkaar, waarbij de verschillen vaak eerder liggen in de detaillering van de uiterlijke vormgeving dan in het gebruik van bepaalde constructiemethoden (de Effectenbeurs bij voorbeeld is één van de vroegste representatieve gebouwen waarin een gewapend betonskelet is toegepast).

Vooral indien men een nieuw bouwwerk in een reeds bestaande omgeving moest oprichten, kwamen tegenstellingen in architectuuropvattingen duidelijk naar voren. Hierbij erkenden de verschillende partijen zonder meer de kwaliteiten van de historische (17/18de-eeuwse) bebouwing van de binnenstad. De meeste vooruitstrevende ontwerpers stelden zich echter op het standpunt dat elke tijd zijn eigen stijl voortbracht en dat de stad de smeltkroes was van al deze verschillende bouwkunstuitingen, zonodig in een rechtstreeks contrast. De meer behoudend ingestelde architecten wilden evenwel meer rekening houden met de omringende (historische) bebouwing, en kwamen daarom met ontwerpen die passend geacht werden voor de naaste omgeving en die daartoe vaak een traditionele vormgeving hadden meegekregen, doch niettemin herkenbaar als product van de eigen tijd.

Met name in de jaren '30 heeft dit verschijnsel van 'traditionele' of 'aangepaste' architectuur veelvuldig om zich heen gegrepen, deels onder invloed van een algemene heroriëntatie op de vaderlandse baksteenbouw, gepropageerd door de 'Delftse School', deels in samenhang met een steeds grotere bewustwording van de waarde van het cultureel erfgoed. Dit gold zeker voor de historische bebouwing van de Amsterdamse binnenstad, die al in de eerste golf van city-vorming (circa 1880-1920) enkele gevoelige aderlatingen had moeten ondergaan.

Desondanks hebben ook de in traditionele trant bouwende architecten aan het proces van verandering bijgedragen.

TYPOLOGISCHE TOELICHTINGEN

Niet alle objecten van jongere bouwkunst behoren tot een tevoren onbekend gebouwtype (bij voorbeeld kerken). Maar ook in de gevallen waarin de bestemming als zodanig al een lange traditie achter zich heeft (bij voorbeeld pakhuizen), hebben nieuwe ontwikkelingen – met name op technisch gebied – vaak geleid tot de verwezenlijking van nieuwe soorten gebouwen, veelal groter van omvang dan de voorgaande (vgl. vemen).

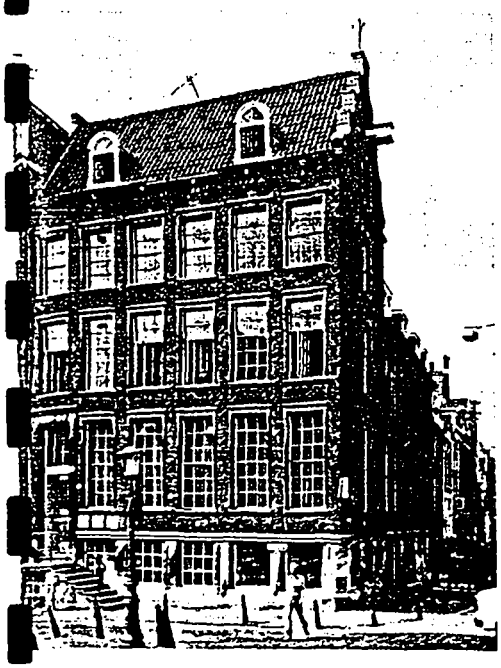
Andere gebouw-typen zijn werkelijk nieuw in essentie (bij voorbeeld warenhuizen), maar bij de uiteindelijke vormgeving heeft dit gegeven zelden een doorslaggevende, doch wel een herkenbare, rol gespeeld, uitgezonderd enkele specimina van het Nieuwe Bouwen (vgl. het Cineac-gebouw aan de Reguliersbreestraat, destijds geheel ingericht voor doorlopende filmvoorstellingen).

Hieronder worden de voornaamste categorieën kort besproken, deels aan de hand van de inleidingen bij de studiepresentaties, doch in de volgorde van de huidige leidraad voor de samenstelling van de Geïllustreerde Beschrijving.

zaken en gebouwen met een militair karakter

Ondanks Amsterdams functie van garnizoensstad werden er hier in de 19de en 20ste eeuw nauwelijks meer nieuwe militaire gebouwen opgericht, aangezien de voornaamste millitaire activiteiten zich toen, deels in samenhang met de Vestingwet van 1874, van de omwalde stad naar nieuwe stellingen ver daarbuiten hadden verplaatst.

De weinige nieuwe gebouwen met militaire bestemming uit de periode 1850-1940 te Amsterdam waren eveneens als gevolg van verplaatsingen tot stand gekomen (wegens interne reorganisatie dan wel wegens stedebouwkundige veranderingen, onder meer in verband met de uitvoering van het plan-Sarphati rond het voordien als excercitie-terrein fungerende Frederiksplein, dat toen Drilveld heette), en wel langs de Sarphatistraat, nabij de uit 1810-11 daterende



Afb. 28:
Het William Koch-gebouw aan de Keizersgracht 314-316/Berenstraat; voorbeeld van aangepaste architectuur aan de historische omgeving ('trapgevel', stoep, hijsbalk) met toch herkenbaar eigentijds karakter (1935, A.A. Kok).

Oranje-Nassau-Kazerne, op het daartoe geslechte en aangeplempte bolwerk 'Diemen' (vgl. *afb. 29*).

De meeste van deze gebouwen stammen uit de jaren '60, '70 van de 19de eeuw en bezitten daardoor een streng-eclectisch uiterlijk met typerende symmetrische aanleg en strakke gevelinrichting – veelal met rondboogvensters of zes-ruits-schuifvensters met afgeronde bovenhoeken. Afwijkend is het later, in neo-renaissance-trant, tussen deze opmerkelijke reeks in gebouwde magazijn voor geneesmiddelen (Sarphatistraat 110A-B; 1887-89).

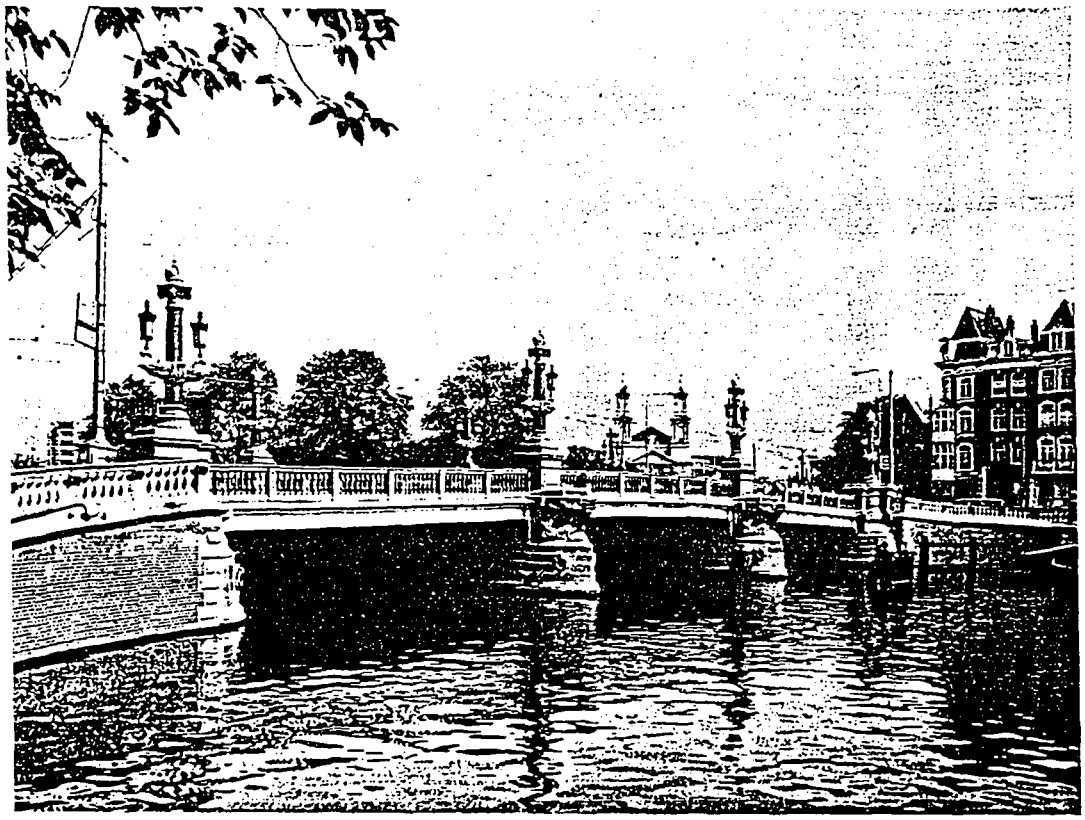
Afb. 29:
Het in 1865 als cavallerie-kazerne opgetrokken, carrévormige gebouw rond een binnenplaats, waarvan hier de toegangspoort te zien is aan de Sarphatistraat 112; thans in gebruik als Rijksmagazijn van geneesmiddelen. Kenmerkend voor het militaire en 19de-eeuwse karakter is de geslotenheid in aanleg, het gebruik van rondboogvensters, fronton en gebosseerde hoeklisenen.

weg- en waterbouwkundige werken; voorwerpen op veld, pleinen en straten

Naast de bebouwing behoren ook bruggen, sluizen en andere civiele objecten en het zogenaamde straatmeubilair tot de elementen die het straatbeeld bepalen. Hoewel de scheidslijn met de groep van 'gebouwen van transport en opslag' niet altijd even gemakkelijk is te trekken en ook anderszins een nauwkeurige definitie van deze groep objecten moeilijk is te geven, kan niettemin gesteld worden dat het straatmeubilair typologisch vooral in de periode 1850-1940 gestalte heeft gekregen. Weliswaar is de toenmalige toestand (ook toen al in beweging) door de na-oorlogse ontwikkelingen inmiddels volledig achterhaald, enkele sporen van de eerste verschijnselen op dit gebied zijn ook nu nog hier en daar terug te vinden.

Met name de ontwikkelingen op het gebied van verkeer, techniek en communicatie zijn van invloed geweest op het straatmeubilair, zowel wat betreft de reeds bestaande soorten objecten (bij voorbeeld pompen, stoepen, fonteinen, straatlantaarns) die soms voor nieuwe exemplaren plaats moesten maken, als wat betreft het ontstaan van geheel nieuwe objecten (bij voorbeeld tramleiding-masten, verkeerstorens, en -lichten, benzinestations telefooncellen). Tevens werd hierbij een begin gemaakt met machinale productie en standaardisatie, vooral in combinatie met gietijzer en staal hetgeen in de loop van de 20ste eeuw diepgaand is uitgewerkt. De ontwikkeling van een artistiek, tamelijk individueel ontwerp (zij het voor serie-matige vervaardiging) naar een steeds functionalistischer benadering laat zich hierbij duidelijk onderkennen (vgl. de straatlantaarns bij het Paleis op de Dam, 1844, M.G. Tétar van Elven, de lantaarns op het Beursplein, 1903, H.P. Berlage, en de huidige lantaarns).

Wegens straatverbredingen, al dan niet gepaard gaand met grachtendempingen, en ten behoeve van het toenemend (vracht)verkeer op de weg (in plaats van te water), worden er vele nieuwe, vlakkere, bruggen gebouwd, vaak met gebruik van gietijzer en soms met beeldhouwwerk versierd (N.B. de ontwerpen van P.L. Kramer). De twee Amstel-bruggen die in dit kader ter vervanging van hun voor-gangers zijn ontworpen (de Blauwbrug en de Hogesluis *afb. 30* – beide uit 1883



Afb. 30:
De Blauwbrug over de Amstel (met op de achtergrond de Mozes en Aäronkerk aan het Waterlooplein), werd tegelijkertijd met de Hogesluisbrug, meer zuidwaarts over de Amstel, gerealiseerd en wel in 1883, het jaar van de internationale Koloniale Tentoonstelling in Amsterdam. De ontwerpers waren de toenmalige gemeente-architecten B. de Greef en W. Springer, die zich hadden laten leiden door de voorbeelden van de monumentale bruggen in de grote wereldsteden van Europa (vgl. obelisken en lantaarns, rijk gebruik van natuursteen en reliëfs).

door B. de Greef en W. Springer) wijken door hun Parijse inspiratie en hun metropool-aspiraties af van de overige, vooral op pure doelmatigheid geconstrueerde 19de-eeuwse bruggen. De 20ste-eeuwse bruggen bezitten meestal een zorgvuldig uitgewerkte vormgeving, waarbij ook de brugwachtershuisjes (indien aanwezig) zijn betrokken.

Langs belangrijke verkeersstraten werden (mede op aandrang van de gemeente) stoepen en pothuizen afgebroken en werd het plaveisel en de inrichting veranderd (asfalt, trottoirs).

De opkomst van de tramlijnen leidde tot de aanleg van rails en wachthuisjes (nu alle door glazen abri's vervangen), deels gecombineerd met kiosken en/of toiletgebouwen. Na de electrificatie van het net (omstreeks 1900) kwamen er ook leidingmasten. Deze werden vaak gecombineerd met de electrische verlichting, waarvoor voordien – ten tijde van de gas-verlichting –, al vele nieuwe straatlantaarns in gietijzer waren neergezet. Inmiddels zijn er alweer vele nieuwe series lantaarnpalen verschenen, met steeds fellere verlichting, naast de deels bewaard gebleven oudere lantaarnpalen.

Toename van omvang en snelheid van het verkeer (fietsen, auto's, trams, bussen) noopten reeds in de jaren '30 tot allerlei maatregelen zoals de invoering van verkeerslichten en -borden, en de plaatsing van enkele verkeerstorens ter regulatie van het verkeer (na de oorlog is het straatpalenwoud nog uitgebreid met parkeermeters, slagbomen en 'Amsterdammertjes', terwijl de oudere verkeersobjecten door steeds nieuwere zijn vervangen, zodat hiervan geen enkel voorbeeld meer resteert).

Speciaal voor auto's en bromfietsen kwamen er benzine-stations (enigszins gestandaardiseerd sinds de jaren '30 en nadien telkens weer gemoderniseerd), zij het nauwelijks in de binnenstad (in dat geval uitsluitend als onderdeel van een garage, al dan niet nieuw en veelal in een onderstuk).

Tevens verschenen er voor alle weggebruikers straatnaamborden en huisnummers (ingevoerd in 1875), waardoor het aantal uithangborden en gevelstenen

kwam te verminderen en nauwelijks meer nieuw werd aangemaakt, dit in tegenstelling tot de wegwijzers.

Reclames aangebracht op émail-borden of in tegeltableaux of geschilderd op een blinde gevel dan wel op een reclamezuil (annex transformatorhuis) trekken her en der de aandacht, en hoewel het huidige tijdsgewricht (neon) in dit opzicht domineert, zijn er ook van de vroegere voorbeelden verscheidene bewaard gebleven.

Overigens komen de transformator-huizen ook als zelfstandige elementen voor, naast transformatorkasten. Hiervan resteren nog vele door de afdeling Publieke Werken in Amsterdamse School-trant ontworpen exemplaren. Hetzelfde geldt voor de bluswaterpompen, brandmelders, drinkfonteinen, taxi-telefoons, brieven en gemeente-giro-bussen. De telefooncellen (ontworpen door J.A. Brinkman en L.C. van der Vlugt in 1931) vertegenwoordigen daartegen het Nieuwe Bouwen (zij het thans gewijzigd).

Afb. 31:
Het in chaletachtige trant opgetrokken toiletgebouwtje op de N.Z. Voorburgwal (architect en bouwjaar onbekend).

Andere algemene voorzieningen betreffen kiosken (uit de periode 1850-1940 nauwelijks meer over), urinoirs (al vroeg ingevoerd en gestandaardiseerd in ijzer; thans steeds meer met afbraak bedreigd), toiletgebouwtjes (in diverse stijlen en zowel voor mannen als vrouwen bestemd – vgl. *afb. 31* –, afvalbakken (steeds weer vernieuwd) en zitbanken (soms zeer monumentaal uitgevoerd, vaak als gedenkteken, op particulier initiatief).

Aangezien, zoals gezegd, vele vormen van straatmeubilair gestandaardiseerd zijn vervaardigd, en aangezien deze categorie slechts zijdelings tot het gebied van de monumentenzorg gerekend wordt, is voor deze categorie de inventarisatie niet uitputtend uitgevoerd en vooral aandacht geschonken aan de meest opmerkelijke objecten, naast signalering van enkele prototypen. Vooral bij de Amsterdamse School-ontwerpen voor diverse objecten, die overigens ook buiten de binnenstad in groten getale voorkomen, is de artistieke kwaliteit hoog te noemen.

Hoewel als straat-object eveneens mede-bepalend voor het stadsbeeld, vielen ook de standbeelden wegens hun primair kunstzinnige karakter buiten de in de eerste plaats op de architectuur uit de periode 1850-1940 gerichte inventarisatie.

Diende derhalve al bij de inventarisatie een keuze gemaakt te worden ten aanzien van de op te nemen objecten, bij de selectie van de voor wettelijke bescherming voor te dragen monumenten dienden nog stringentere criteria te

worden aangelegd, zoals uit het navolgende moge blijken. Het inventarisatie-materiaal, aangevuld met van elders nagekomen gegevens, bood voor deze selectie het broodnodige overzicht.

bestuursgebouwen; gebouwen voor rechtspraak

Amsterdam was door de invoering van de Grondwet (1848) en de Gemeentewet (1851) wel een zelfstandige gemeente geworden zoals alle andere plaatsen in Nederland, maar tevens aangewezen als hoofdstad van het land, hoewel Den Haag regeringszetel bleef. Specifieke regeringsgebouwen zijn hier dan ook schaars (vgl. het Oost-Indisch Huis aan de Kloveniersburgwal, in 1890 gebouwd ter huisvesting van het Grootboek van Nationale Schuld door Rijksbouwmeester C.H. Peters).

Daarentegen nam het takenpakket van de gemeente met het voortgaan van de tijd steeds meer toe, hetgeen weerspiegeld wordt in het grote aantal nieuwe dienstgebouwen (politie- en brandweerposten, bureau van bevolking, telefoon-gebouwen, vestigingen van de GGD, stadsreiniging, de afdeling bruggen, gemeentelijke credietbanken, Arbeidsbeurs en gemeentegiro), terwijl ook instellingen van een algemeen dienstverlenend karakter ruim vertegenwoordigd zijn (postkantoren, geldkantoor, kantongerecht, gevangenis, koloniaal etablissement).

Verscheidene gebouwen, deels opgericht op diverse plaatsen in de stad, deels bestaand, deels nieuw, dienden tot huisvesting van het steeds groter wordend gemeentelijk apparaat. Deze spreiding vond deels plaats naar aanleiding van de bestemming (bij voorbeeld politie- en brandweerposten – vgl. *afb. 32*) en deels vanwege de algemene ruimte-nood die er heerste sinds de gemeente in 1808 afstand had moeten doen van haar trotse stadhuis, ontworpen door Jacob van Campen aan de Dam. Het daarvoor in ruil gegeven Admiraliteitsgebouw aan de O.Z. Voorburgwal was telkens weer te klein gebleken, hetgeen diverse uitbreidingen in de naaste omgeving tot gevolg had (1905, 1924-26).

Groot is het aandeel van het eclecticisme (bij de vroegste gebouwen), neo-renaissance (late 19de eeuw) en de Amsterdamse School (jaren '20) in deze categorie van bestuurs- en openbare gebouwen. Afgezien van de vestigings- en omvangsproblematiek zijn hier verder geen duidelijk typologisch-gebonden aspecten bij de ontwikkeling aan te geven.

Afb. 32:
Het uit 1888 daterende politiegebouw aan de Marnixstraat 148, gesticht bij de barrière die de Raampoort moest vervangen in 1844.

handels- en kantoorgebouwen

De opkomst van de quartaire sector is wel het meest kenmerkend voor de laat-19de-eeuwse ontwikkeling te noemen; vooral in de Amsterdamse binnenstad is dit zeer manifest geworden – en in deze eeuw eens te meer – en zelfs beslissend geweest voor het voortgaande proces van city-vorming.

Konden de ondernemers in vroeger tijden nog kantoor aan huis houden, voor de huisvesting van de groeiende administratie, archieven en personeelsbestand – afgestemd op een steeds groter publiek en dito omzet – (en soms ook voorraden), werden de meeste banken, verzekerings- en handelsmaatschappijen vroeg of laat gedwongen tot het betrekken van een apart kantoorpand, hetzij door middel van nieuwbouw (hetgeen vanaf 1880 een hoge vlucht nam), hetzij door verbouwing van een reeds bestaand (patriciërs)pand. Deze groei werd veroorzaakt door de opbloei van de (koloniale) handel (gestimuleerd door de geleidelijke afschaffing van het Cultuurstelsel) en de invoering van nieuwe financieringssystemen zoals hypotheek en crédit mobilier. Het verzekeringswezen volgde deze ontwikkelingen op de voet en ging tot steeds grotere differentiatie en risico's over (bij voorbeeld brand- en levensverzekeringen).

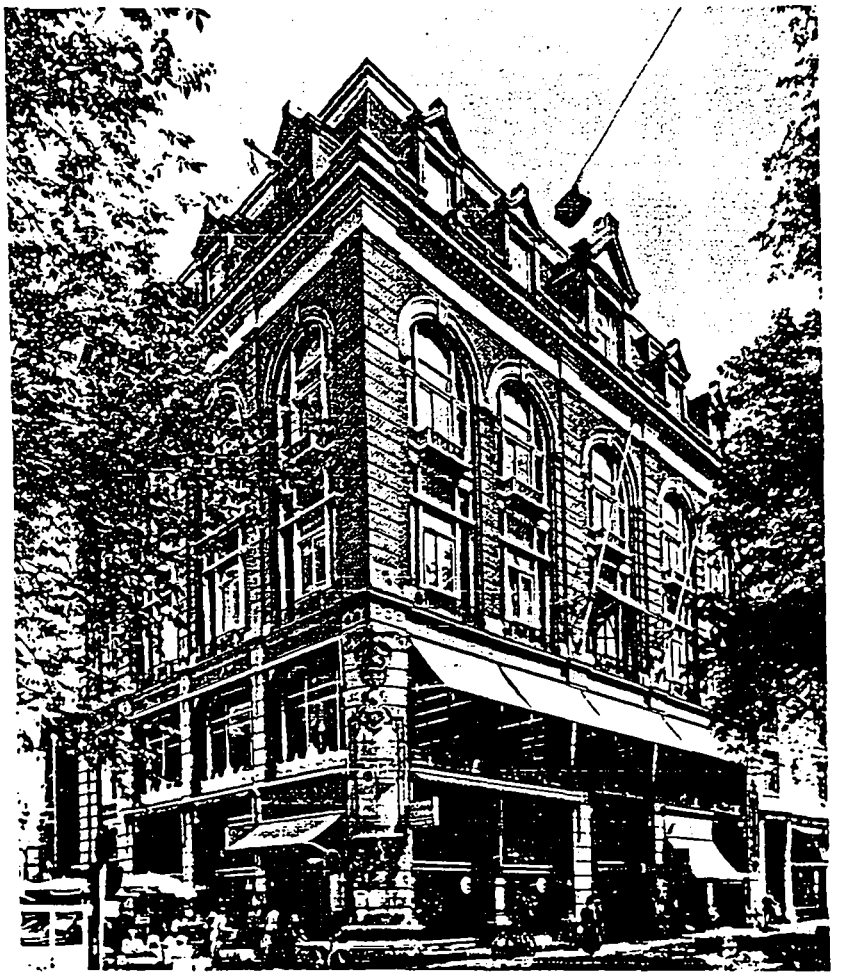
Bij de vestiging van deze kantoren blijkt een duidelijke voorkeur voor Damrak en Rokin (later ook de Vijzelstraat) en het centrale deel van de grote grachtengordel; dit kwam voort uit de nabijheid van Beurs, hoofdpostkantoor en Nederlandsche Bank alsook de goede verbindingsmogelijkheden (Centraal Station; tram; radiaalwegen). Ook de allure van de omgeving speelde een rol. Opvallend is voorts de sterke concentratie van tabakskantoren langs Nes en Rokin.

Zo veelzijdig als een aantal branches in deze sector is, zo veelvormig is ook het uiterlijk van de kantoorgebouwen. Aanvankelijk zijn electicisme en neo-renaissance favoriet, maar het is opmerkelijk hoe gaarne de (betrekkelijke) nieuwheid van de instelling rond de eeuwwisseling tevens in de vormgeving van het gebouw tot uitdrukking wordt gebracht (Art Nouveau, verwerking van Amerikaanse voorbeelden), met name bij de verzekeringskantoren, en hoe later in deze eeuw steeds vaker een conservatief ingestelde architectuur wordt toegepast, die nadrukkelijk aansluiting lijkt te zoeken bij de 17de- en 18de-eeuwse grachtenhuizen of de internationale traditionalistische stromingen.

Gemeenschappelijk bij de kantoren is veelal de hoogbouw (veroorzaakt door de hoge grondprijzen en mogelijk gemaakt door de uitvinding van de lift; voorts aangehangen uit prestige-overwegingen) en de aandacht voor ruime daglicht-toetreding, hetgeen heeft geresulteerd in vele en grote venstervlakken in de gevels (die dankzij de skeletbouw niet meer een dragende functie hoefden te vervullen).

Groot is ook het aandeel van de winkels en warenhuizen in deze typische groot-stedelijke bebouwing. Winkels zijn op zichzelf niet nieuw, evenmin als de veel voorkomende combinatie met bovenwoningen, maar wel kenmerkend voor de periode 1850-1940 is de opkomst van de branche-vorming en specialisatie (dankzij industrialisatie en toename van de handel), naast de verschijning van het warenhuis, dat in Nederland pas in het begin van deze eeuw ingang heeft gevonden en dat hoofdzakelijk in de kleding- en levensmiddelensector was vertegenwoordigd. Op dit gebied toonde A. Jacot zich een vooraanstaand ontwerper in het begin van deze eeuw.

Aan het eind van de 19de eeuw zette tevens de ontwikkeling in waarbij verzekeringsmaatschappijen grote complexen stichtten bij wijze van beleggings-object, met beneden winkels, op de eerste verdieping kantoren en/of op de hogere verdiepingen woningen (bij voorbeeld gebouw New York op de hoek van Keizersgracht en Leidsestraat, zetel van Metz & Co., en de voor rekening van 'de Utrecht' gebouwde winkelgalarij met bovenwoningen langs de Raadhuisstraat).



Afb. 33:
Gebouwd in 1891-92 als stoomtimmerfabriek en meubelmagazijn voor de firma H.F. Jansen, kwam dit pand vervolgens in gebruik bij de Holland-Afrikalijn (tot 1969) en herbergt het nu een universiteitsboekhandel. Architect was Ed. Cuypers.

Soms werden ateliers en warenhuizen in één gebouw ondergebracht (vgl. meubelmagazijn Jansen – *afb. 33* – en de Bijenkorf – *afb. 22*), eventueel nog met bovenwoningen voor het personeel erbij (bij voorbeeld in Maison Hirsch aan het Leidseplein, onder de kap).

Was voor de 19de-eeuwse winkelpanden het gebruik van steeds grotere étalageruiten, veelal in combinatie met elegante ijzerconstructies (vgl. *afb. 33*) kenmerkend, in het begin van deze eeuw werd vooral een sfeer van luxe nagestreefd, door middel van rijk aangeklede interieurs en ruime toepassing van natuursteen in de gevels (met name bij juweliers, tabakszaken en warenhuizen –vgl. *afb. 34 en 22*). Het traditionalisme was hier dan ook veelvuldig vertegenwoordigd.

Gave winkelpanden uit deze periode zijn echter zeldzaam wegens de vele wisselingen die zowel in uiterlijk als bestemming optraden, deels in samenhang met de snel opeenvolgende smaakveranderingen, deels als gevolg van de conjunctuur-gevoeligheid van sommige artikelen. Daarentegen zijn de vestigingsgebieden vrijwel onveranderd gebleven: langs de belangrijke uitvalswegen en interne verkeersaders, en langs de dwarsstraten door de grote grachtengordel, derhalve vooral langs Damrak, Rokin, Nieuwendijk, Kalverstraat, Heiligeweg, Leidsestraat, Reguliersbreestraat en Utrechtsestraat, Haarlemmerdijk, en -straat. Bij de warenhuizen treedt bovendien een zekere voorkeur voor vestiging aan een plein, met name Dam en Leidseplein, aan de dag, naast de traditionele hoekplaats.

Typerend voor de warenhuis-bouw was voorts de inrichting van meerdere verdiepingen tot winkelruimte, veelal bij wijze van galerij rondom een vide

Afb. 34:
Het pand 'De Rijnstroom' ontworpen in 1913-14 door de gebroeders Van Gendt voor de tabakshandelaar P.G.C. Hajenius, die vanwege de herinrichting van de Dam van zijn vorige standplaats had moeten wijken naar het Rokin (nr. 92-96). Rechts een soberder variant (destijds voor manufacturen, J. Kuyt, 1914).

gegroepeerd, met een centrale trappenhal (en liften), overdekt door een grote glazen lichtkoepel (vgl. de Bonneterie aan Kalverstraat en Rokin, 1909, A. Jacot).

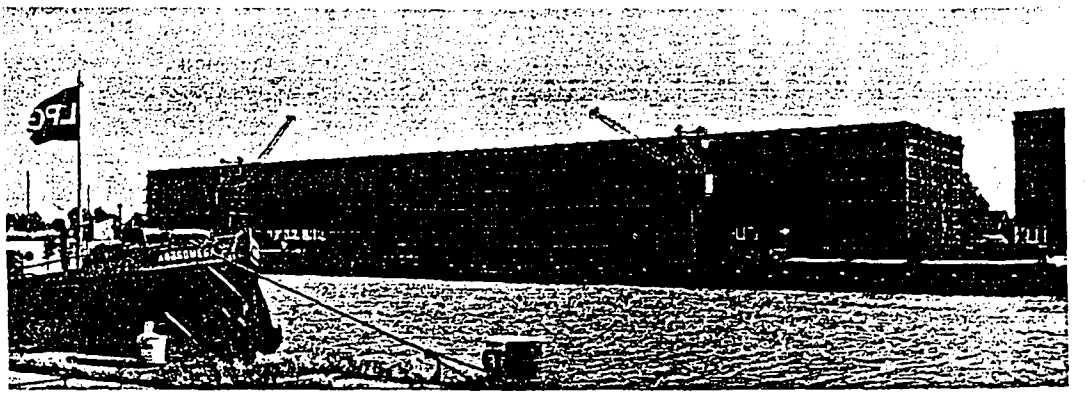
Overigens geldt voor alle kantoren en warenhuizen dat aan de stichting daarvan eerst een ontwikkeling van de betreffende onderneming vooraf was gegaan (oprichting en groei) en dat handhaving van de functie geenszins een handhaving van het uiterlijk van de gebouwen (noch in interieur noch in exterieur) garandeert: dikwijls lieten de winkeliers al weer na een paar jaar hun winkelpui en inrichting wijzigen en vaak trokken bank- en andere kantoren belendende panden bij die tot een groter gebouw werden omgevormd.

De hierdoor ontstane 'schaalvergroting' is zeer kenmerkend voor deze categorie, hetgeen tesamen met de straatverbredingen (en dempingen) en de veelvuldige accentuering van hoekpartijen, de ontwikkeling van Amsterdam van 'grote provinciestad' naar 'metropool' ook in het bebouwingsbeeld des te sterker doet uitkomen. Aan de reeds bestaande variatie is hierdoor een nieuwe dimensie toegevoegd, die niet altijd – zoals – voorheen als nadelig mag worden beschouwd: juist in deze grootstedelijke gebouwen bracht de jongere bouwkunst opmerkelijke resultaten voort, die ook voor de huidige ontwikkeling van de architectuur van belang zijn.

gebouwen voor transport en opslag

Als haven- en handelsstad bezit Amsterdam van oudsher vele pakhuizen, vooral op de eilanden en langs Brouwers- en Prinsengracht. Mèt de uitbreiding van de havenwerken tussen 1850 en 1940 nam ook de vraag naar grotere en langduriger opslag-mogelijkheden toe. Het antwoord daarop werd gevonden door de bouw van nieuwe opslagloodsen, vemen en koelpakhuizen langs nog open ruimten aan het oude Entrepôt, de Nieuwe Vaart en de deels daarvoor nieuw aangelegde IJ-kaden (1883 Handelskade, 1900-1902 IJ- en Levantkade; Van Diemenstraat).

Dankzij nieuwe technieken (skeletbouw, staal- en betonconstructies, die zich

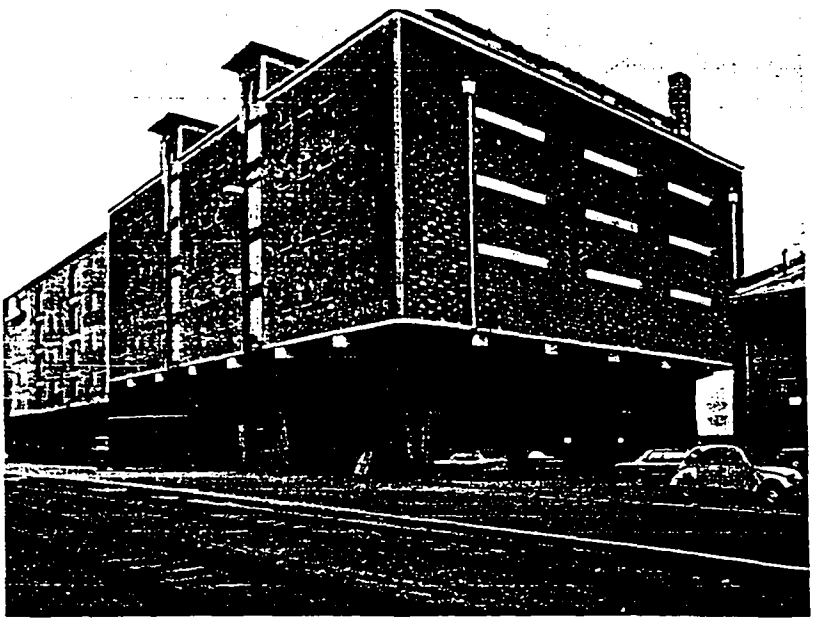


Afb. 35:
Havengezicht van het 200 m lange complex, dat samen met het naastgelegen 100 m lange pakhuiscomplex het Nieuwe Entrepôt vormt, dat tussen 1898 en 1900 werd gerealiseerd langs de Cruquiusweg en waarvan de onderafdelingen zijn genoemd naar de weekdagen. Langs beide lange zijden zijn betonnen laadbordessen aangebracht, terwijl in de licht-hellende overkapping overlangs een sheddak is opgenomen ter verlichting van de daaronder gesitueerde monsterzolders.

aanvankelijk alleen in het interieur lieten zien) konden al deze grote gebouwen, met dito ongedeelde ruimten, worden gerealiseerd (vgl. *afb. 35*). Ook ontwikkelingen bij de overslagmethoden (kranen, liften) waren van invloed.

Het exterieur van de 19de-eeuwse gebouwen, die binnen deze sub-categorie de meerderheid vormen, is doorgaans eclectisch van uiterlijk, met veelvuldig gebruik van boogfriezen en gele siersteenbanden. Bij de 20ste-eeuwse gebouwen doet zich gaandeweg een zekere rationalisatie in de vormgeving voor, deels nog geïnspireerd door de traditionele voorbeelden; de pakhuizen uit de jaren '30 zijn daarentegen gekenmerkt door een geïntegreerde, functie-gerichte aanpak bij het ontwerp (*afb. 36*).

Naast de pakhuizen in velerlei vorm, dient hier ook vermeld te worden de opkomst van de graansilo's waarbij het graan rechtstreeks vanuit de schepen door middel van elevators of jacobsladders kon worden overgeslagen en bewaard (en gelost). In Amsterdam is het oudste voorbeeld hiervan ook het meest



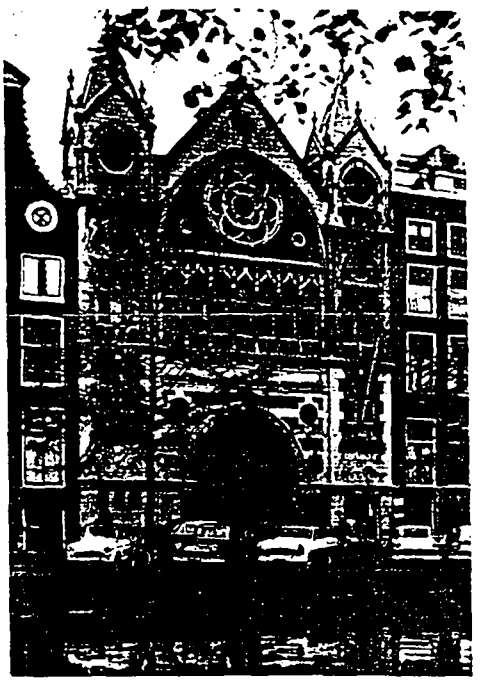
Afb. 36:
Koelpakhuis 'De Zwijger' uit 1934 naar ontwerp van J. de Bie Leuveling Tjeenk en K. Bakker voor het kort tevoren gefuseerde bedrijf van Blauw hoeden- en Vriesseveem.

markant: de graansilo aan de Westerdoksdijk 52, uit 1896-97, ontworpen door J.F. Klinkhamer en A.L. van Gendt; dit imposante bouwwerk bevatte twee maal zestig graanschachten van 16 tot 20 m hoog en heeft een gevellengte van meer dan 100 m. Het inwendige betonskelet is zowel om technische als esthetische redenen aan de buitenzijde met baksteen bekleed – een methode die veelvuldig wordt toegepast, niet alleen in de utiliteitsbouw.

Naast de nieuwe typen van vemen en koelhuizen en silo's, blijft het 'traditionele' pakhuis voortbestaan, verspreid over de binnenstad, evenwel met een sterke concentratie in de Jordaan. Deze werden soms, evenals de magazijnen, gecombineerd met woonhuis en/of kantoor. Gezien de veelvuldig voorkomende combinatie van functies, is hier niet altijd een strakke indeling mogelijk.

Voor zover nieuwgebouwd, dragen deze pakhuizen een traditioneel stempel in de hoofdvorm (smal, diep en hoog pand met boven elkaar geplaatste luiken) en voor de bouwtijd kenmerkende details.

Bij de gebouwen voor transport – bij uitstek tekens van deze dynamische tijd – is alweer veel uit vroeger tijden verdwenen in verband met latere ontwikkelingen (ondermeer stations en wachthuisjes). Van groot belang is hier de opkomst van de spoorwegen en de aanleg van het Centraal Station op de huidige plaats, naast de groeiende exploitatie van tramweglijnen, zowel binnen de stad als interlocaal, al is dat meer ten aanzien van de infrastructuur dan wat betreft de architectuur. Voorts heeft de aanwezigheid der havens geleid tot de bouw van diverse etablissementen van scheepvaartmaatschappijen langs de IJ-oevers (deels afgebroken) en tot een vestiging van de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandsche Reddingboot-maatschappij (die nog steeds een botenloods aan de Grote Wittenburgerstraat 173 uit 1896 in beheer heeft).



Afb. 37:
De Keizersgrachtkerk van de nieuwe Gereformeerde Gemeente, symbool van de triomf van de Doleantie (1888-90, G.B. en A. Salm). Opvallend voor een protestantse kerk is het gebruik van spitsboogvormen.

kerkelijke gebouwen

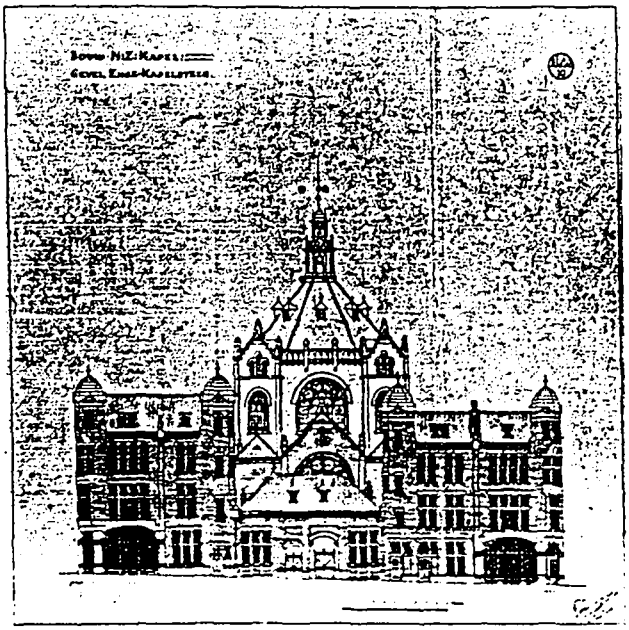
Tengevolge van de rooms-katholieke emancipatie, die zich in de loop van de 19de eeuw geleidelijk aan voltrok, en van de diverse afscheidings- en herenigingsbewegingen bij de protestanten (o.a. de Doleantie van 1886), verrezen er tussen 1850 en 1940 nog vele nieuwe kerkgebouwen her en der verspreid over de oude stad (naast wijkkerken in de nieuwe uitleg).

De meeste katholieke kerken uit de tweede helft van de 19de eeuw waren in neo-gotische trant ontworpen (uitgezonderd de St. Willibrordus binnen de Veste, of 'de Duif', aan de Prinsengracht 754, van Th. Molkenboer uit 1857, die eclectisch van architectuur is). Daarna werd het verschil in gezindte in het exterieur meestal minder sterk benadrukt.

De protestantse kerken vertonen een scala aan stijlen, afhankelijk van de heersende smaak en beschikbare middelen. De neogotiek is niet volledig gemeden, maar heeft wel een ander accent gekregen, zoals bij de Gereformeerde kerk aan de Keizersgracht 566 (1888-90) door de verwerking van Venetiaanse elementen te zien is (vgl. *afb. 37*).

De plattegronden zijn meestentijds traditioneel (één- of driebeukig); slechts de N.Z. Kapel, gebouwd ter plaatse van haar bouwvallige, middeleeuwse voorganger in 1909-12, en omringd door een complex van winkelpanden aan Rokin en Kalverstraat, bezit een achtzijdige vorm wegens de reeds aanwezige fundamenten (vgl. *afb. 38*). De liturgische vernieuwing zou pas in een later stadium haar sporen nalaten. Ingrijpender zijn echter de wijzigingen ten gevolge van de thans dikwijls noodzakelijk gebleken buiten-gebruikstelling (wegens ontkerkelijking en ontvolking van de binnenstad), waardoor vele kerk-interieurs bij de bestemmingsaanpassingen verloren zijn gegaan.

In Amsterdam is naast het Christelijk geloof ook altijd het Jodendom in ruime



Afb. 38:
Ontwerptekening van de Nieuwe Zijdskapel met omringende winkelbebouwing, door C.B. Posthumus Meyjes in 1909 (zie signatuur rechtsonder). Deze kapel was gebouwd op de plaats van de gotische kapel 'De Heilige Stede', gesticht naar aanleiding van het 'Mirakel van Amsterdam', dat hier zou hebben plaatsgevonden. Historie noch besef van monumentenzorg hebben de Hervormde Gemeente van nieuwbouw kunnen weerhouden – de achterstelling van katholieken was in het begin van deze eeuw nog steeds mogelijk; hetzelfde gold voor de afbraak van waardevolle gebouwen.

mate vertegenwoordigd geweest – wat betreft de kerkelijke bouwkunst sprekend uit enige synagoges, veelal in eclectische of neo-renaissancetrant opgetrokken (indien 19de-eeuws) dan wel voorzien van enige Oriëntaalse elementen. Het aantal voorbeelden uit de 19de eeuw is echter gering wegens het destijds geldende, beperkte bouwverbod (men diende zich naar de oude hoofdsjoel te begeven) en wegens de naderhand uitgevoerde saneringen. Voor 20ste-eeuwse toevoegingen aan het synagogen-bestand in de binnenstad bestond geen belangstelling, omdat toen wel buiten de Singelgracht mocht worden gebouwd.

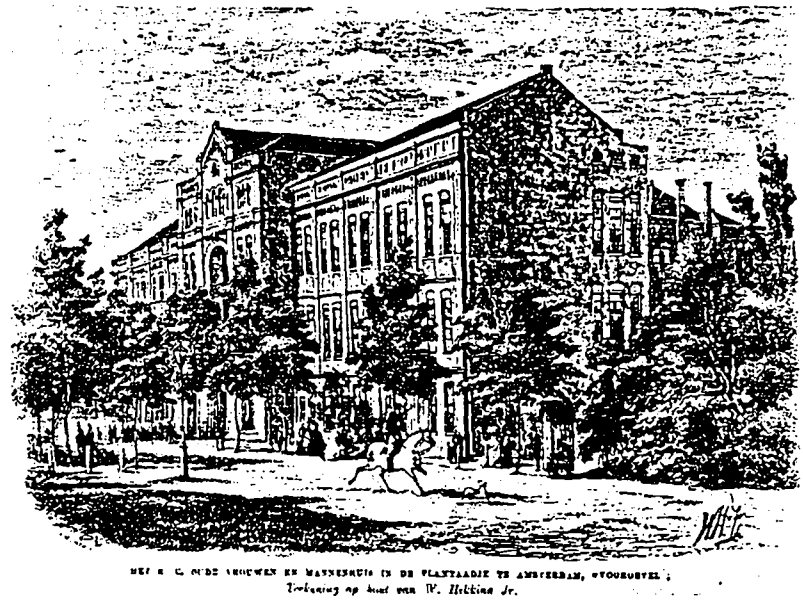
Tot de spaarzame restanten behoort ondermeer de inmiddels tot kantoor verbouwde synagoge Beth Hamidrasj Ets Chaim aan de Rapenburgerstraat 109, uit 1883, gebouwd door dezelfde architecten als van de Gereformeerde Keizersgrachtkerk en de kerk van de Vrije Gemeente (1879, nu 'Paradiso') G.B. en A. Salm.

gebouwen van liefdadigheid en gezondheid

Binnen de groep van liefdadige instellingen en gebouwen van sociale en gezondheidszorg is wat betreft de stichtingsactiviteit, rond de eeuwwisseling een duidelijke omslag waar te nemen van een aanvankelijk hoofdzakelijk particulier initiatief (aansluitend op de laissez-faire-politiek van de overheid in de tweede helft van de 19de eeuw) naar een steeds grotere deelname van de overheid in de loop van deze eeuw.

In wezen borduurden de stichters van de vele, 19de-eeuwse hofjes, Wees-, Oude Mannen- en -Vrouwenhuizen nog steeds voort op een eeuwenoud patroon, hetgeen in de architectuur herhaaldelijk werd benadrukt door toepassing van de vormentaal der Hollandse Renaissance. Maar anderzijds brachten zij ook allerlei nieuwe ontwikkelingen op gang op het gebied van sociale woningbouw, jeugd- en bejaardenzorg. Hierbij trad dikwijls vermenging op met de arbeidswoningbouw – die als zodanig bij de categorie 'woongebouwen' zal worden besproken – en met scholen en vormingscentra, alsook met andere sociale instellingen, zodat ook hier niet altijd een strikte scheidslijn bij de categorie-indeling kan worden gehanteerd.

Behalve de neo-renaissance, die ook bij de vroeg-20ste-eeuwse hofjes en dergelijke nog veel voorkwam (vgl. bij voorbeeld het Falckshuis aan de Keizersgracht 713-715 uit 1905), is bij de midden-19de-eeuwse liefdadige



Afb. 39:
Houtgravure van het St. Jacobsgesticht zoals het kort na de bouw (1866) er uit moet hebben gezien; twee dwarsvleugels zouden spoedig het geheel completeren. Recentelijk is dit imposante complex gesloopt omwille van nieuwbouw met dezelfde bestemming!

instellingen ook het eclecticisme vaak vertegenwoordigd (vgl. het St. Jacobsgesticht uit 1866 van W.J.J. Offenberg – *afb. 39*).

Ook hier treft men vele sociale gebouwen in de oostelijke binnenstadwijken aan, voortgaand op de al bestaande traditie (vgl. het 18de-eeuwse Spin- en Nieuwe Werkhuis aan de Roetersstraat e.a.), en daarnaast in de al vroeg als 'ontwikkelingsgebied' onderkende Jordaan.

Voorts werden sommige al bestaande hofjes voorzien van een nieuw poortgebouw (bij voorbeeld het Zon's hofje aan de Prinsengracht 173, in 1893) of uitgebreid (bij voorbeeld het Regenboog Liefde-hofje aan de Tuinstraat 100-102, in 1884) dan wel 'verplaatst', dat wil zeggen afgebroken en elders onder dezelfde naam, maar in andere vorm, weer opgebouwd, al dan niet gecombineerd met een ander hofje (vgl. het uit 1877-78 daterende Hamer- en Bouwershofje aan de Marnixstraat 281, dat respectievelijk het 16de-eeuwse Hamerhofje aan de Beulingsloot en de Bouwershuisjes aan de Wijdesteeg, gesticht in 1634, moest vervangen).

De gezondheidszorg was gedurende de 19de eeuw vrijwel uitsluitend in particuliere handen, verdeeld naar geloof en stand.

De meeste ziekenhuizen verschenen langs de grote grachten – voor zover in de binnenstad en nieuw gebouwd (vgl. de vroegere R.K. Ziekenverpleging aan de Keizersgracht 129-131 uit 1880). Deze waren naar verhouding klein van omvang en bestemd voor de midden- en gegoede klasse. De gemeente had op de voormalige vestinggronden twee eenvoudige houten gebouwtjes voor de geneeskundige armenverzorging opgericht, in chalet-achtige bouwtrant (Weteringschans 4, in 1887; Rozengracht 226/Marnixstraat, in 1888, vergroot in 1902 t.b.v. zittinglokaal GGD), die slechts twee kleedkamers en een behandelruimte omvatten.

Daarnaast was er het Binnengasthuiscomplex – aan de rand van de middeleeuwse stadskern – dat al sinds de op de Alteratie gevolgde confisquatie der middeleeuwse kloosters als ziekenverblijf fungeerde. In 1867 werd dit tot universitair ziekenhuis aangewezen, waartoe het oude complex tussen 1870 en 1930 door diverse nieuwe gebouwen werd vervangen (vgl. *afb. 8*). In feite betrof dit het enige grote ziekenhuis in de binnenstad; de overige grote ziekenhuizen waren daarbuiten tot stand gekomen, deels volgens het paviljoenstelsel, in verband met de ruimere beschikbaarheid van bouwgrond aldaar.

In de loop van de 20ste eeuw breidde de rol van de gemeente zich verder uit, onder andere door middel van de in 1901 gestarte GGD, hetgeen ook de stichting van diverse nieuwe gebouwen met zich meebracht (bij voorbeeld aan de Nieuwe Achtergracht 100, in 1922-24) en herinrichting van reeds bestaande gebouwen.

De bouwstijl variëert naar gelang de bouwtijd van eclectisch via neo-renaissance, traditionalisme en Amsterdamse School tot het Nieuwe Bouwen.

Overigens was de opkomst van het ziekenhuis te danken aan de vele medische ontwikkelingen in de 19de eeuw, waardoor men voor een goede behandeling was aangewezen op allerlei nieuwe apparatuur en laboratoria; deze werden omwille van kostenbesparing in enkele gebouwen geconcentreerd. Tevens werd de opleiding in de verpleging aanzienlijk verbeterd, zodat de ziekenverzorging buitenshuis – waarvan tevoren alleen de armen noodgedwongen gebruik maakten – voor alle bevolkingsgroepen in geval van ernstige ziekte de beste geneeskundige begeleiding bood.

Wegens de telkens weer noodzakelijke aanpassingen aan nieuwe medische ontwikkelingen, komt er in deze sector veel nieuwbouw voor, vooral buiten de Singelgracht, hoewel anderzijds opvallend veel van de oorspronkelijke ziekenhuizen in de binnenstad – zij het inwendig grondig gewijzigd – nog als zodanig in gebruik zijn (bij voorbeeld de Ziekenverpleging Prinsengracht, uit 1857 – in haar soort de oudste inrichting van ons land).

gebouwen van wetenschap en cultuur

Scholen noch universiteiten waren een nieuw verschijnsel in de 19de eeuw; wel nieuw was een strengere regulatie van het onderwijs, door de overheid, ingeleid door de Wet op het Lager Onderwijs uit 1857 (die voorschreef dat elke gemeente zorg diende te dragen voor de aanwezigheid van dergelijk onderwijs, en die door latere wijzigingen en uitbreidingen conflictstof opleverde voor de bekende 'Schoolstrijd'), en voortgezet door de Wet op het Middelbaar Onderwijs (invoering HBS) in 1863, en de instelling van diverse beroeps-opleidingen, die in een belangrijk streekcentrum als Amsterdam graag domicilie kozen (vgl. *afb. 40*,

Afb. 40:
Het Barlaeusgymnasium aan de Weteringschans, waarvan het klassieke karakter van de opleiding wordt benadrukt in het exterieur (1884, W. en J.B. Springer).

waar rechts nog de – verhoogde – Industrieschool voor de Vrouwelijke Jeugd uit 1879-81 van A.L. van Gendt te zien is). Bij deze stichtingen valt een duidelijke 'verzuiling' waar te nemen, waarbij in Amsterdam naast de openbare, de neutrale, protestantse en katholieke scholen, ook de Joodse gemeenschap een eigen reeks beheert.

Een en ander impliceerde echter nog niet dat er ook onmiddellijk nieuwe gebouwen voor de (nieuwe) onderwijs-instellingen werden gesticht; vooral indien het particuliere, al dan niet confessionele, scholen betrof, nam men dikwijls zijn intrek in reeds bestaande panden.

De voorschriften voor de bebouwing waren beperkt, zodat nieuwbouw lang niet altijd kon worden afgedwongen, maar zij leidden er wel toe dat het aantal nieuwgebouwde particuliere scholen binnen de Singelgracht tamelijk bescheiden was.

De gemeente nam daarentegen al vroeg een groot deel voor haar rekening, waardoor de achtereenvolgens werkzame stadsarchitecten B. de Greef, W. Springer en H. Leguyt van menig 19de-eeuws schoolgebouw – verdeeld naar verschillende 'klassen' – het uiterlijk hebben bepaald, respectievelijk in een eclectische, neo-renaissance- en chalet-achtige trant. De vroeg-20ste-eeuwse gemeentescholen, ontworpen door de afdeling Publieke Werken, waren meestal in de Amsterdamse Schoolstijl gebouwd.

De 19de-eeuwse schoolgebouwen, in welke stijl ook, vertonen dikwijls een symmetrische opzet, met twee topgevels terzijden, waarvan één de hoofdingang bekroont; meestal tellen zij niet meer dan twee bouwlagen en vaak hebben wij een kap waarvan de nok evenwijdig loopt met de straat. Sommige waren uitsluitend voor jongens of meisjes bestemd, andere voor beiderlei kunnen. Gymnastieklokalen waren veelal in een apart gebouwtje op een achterterrein ondergebracht. Overigens kwam ook de situering van het hele schoolgebouw op een binnenterrein herhaaldelijk voor.

Bij de lagere scholen in de binnenstad is een grote concentratie in de Jordaan te onderkennen, herinnerend aan de pogingen om de aldaar wonende lagere sociale bevolkingsgroepen in de gelegenheid te stellen zich verder te ontwikkelen.

In de middeleeuwse stadskern – waar sinds de 19de eeuw de city-vorming steeds meer om zich heen greep – is het aantal scholen echter opvallend laag, terwijl de hoeveelheid 20ste-eeuwse schoolgebouwen in de gehele binnenstad evenmin erg groot is te noemen als gevolg van het nog grote aanbod 19de-eeuwse schoolgebouwen en de bevolkingsafname in dat gebied.

Vooral wegens het hierdoor teruglopend leerlingen-aantal hebben juist in de binnenstad vele scholen hun oorspronkelijke functie verloren, waardoor sommige gebouwen inmiddels zijn afgebroken of gewijzigd.

Het universitair onderwijs in Amsterdam is, opmerkelijk genoeg, grotendeels op gemeentelijke leest geschoeid: eerst als Athenaeum Illustre (1632) en pas 'officiëel' sinds 1877. Aanvankelijk gehuisvest in de Agnietenkapel aan de O.Z. Voorburgwal, werd in 1879 het nabijgelegen Oude Mannenhuis voor het onderwijs in gebruik genomen. Belangrijke technische ontwikkelingen, uitbreiding van faculteiten en toename van het studenten-aantal hebben sindsdien steeds weer doen uitzien naar extra gebouwen ter leniging van het groeiend ruimte-gebrek. Soms werden al bestaande gebouwen betrokken, soms werden er volledig nieuwe gebouwen opgericht (vooral ten behoeve van laboratoria), of vonden er uitbreidingen plaats. Wellicht gestuwd door de ligging van het Oude Manhuispoort-complex en de vanouds 'sociale' inrichting van het oostelijk centrum-deel, alsook door het als een wetenschappelijke instelling gestichte Artis, blijken de meeste universitaire instituten tussen 1850 en 1940 in de oostelijke binnenstadswijken te zijn gesitueerd, met name in de Plantage.

Het uiterlijk der nieuwe gebouwen volgt de stilistische ontwikkelingen van de tijd, analoog aan de scholen.

Naast de gemeentelijke universiteit werd, getuige van de verzuiling, als tweede bijzondere wetenschappelijke instelling in Amsterdam, de Vrije Universiteit gesticht in 1880, die in 1885 een eigen gebouw aan de Keizersgracht 162 liet neerzetten (in 1922 uitgebreid met nr. 164). Ook deze instelling heeft zich inmiddels sterk uitgebreid, met de bijbehorende behoefte aan extra onderwijs en onderzoeksruimte, maar de hiertoe nieuw opgerichte gebouwen verrezen voornamelijk aan de zuidzijde van de stad, ver buiten de Singelgracht.

Hoewel Amsterdam een zeer belangrijk cultuurcentrum mag heten – waarvan de activiteiten hoofdzakelijk in de binnenstad zijn geconcentreerd – zijn er betrekkelijk weinig specifieke cultuurgebouwen uit de periode 1850-1940 aan te wijzen. Ook hier geldt, als bij de café's, dat schouwburgen en musea dikwijls in al bestaande panden zijn ondergebracht en telkens opnieuw worden verbouwd, evenals de oorspronkelijke, wel apart ontworpen theaters en musea.

Bovendien zijn inmiddels de belangrijkste cultuurgebouwen (deels net buiten de Singelgracht, zoals het Rijksmuseum en het Concertgebouw) op de monumentenlijst geplaatst (Carré, museum Fodor, Stadsschouwburg, Tuschinski-theater); het Cineacgebouw was wegens de bouwdatum (1934) daarvoor destijds te jong.

Overigens is de opkomst van het bioscoop-wezen een specifiek 20ste-eeuwse aangelegenheid, die vooral in de voor-oorlogse periode tot enige nieuwbouw leidde, naast verbouw van oude panden.

De 19de-eeuwse theaters en musea bedienden zich graag van de vormentaal van het eclecticisme en neo-renaissance (met veel decoraties), de 20ste-eeuwse bioscopen variëerden van traditionalistisch tot een soort Art Déco (Tuschinski) en een prototype van het Nieuwe Bouwen (Cineac); nieuwe musea werden er in deze eeuw in de binnenstad niet meer gebouwd (wel vonden er verbouwingen plaats ten behoeve van galeries en dergelijke) en schouwburgen evenmin – het bestaande, al dan niet aangepast, bleek genoeg mogelijkheden te bieden.

gebouwen voor sport en recreatie

Het behoeft geen verwondering te wekken dat in de binnenstad de sportgebouwen weinig zijn vertegenwoordigd. Ten eerste was de ontwikkeling van de sport in de 19de eeuw nog in een beginstadium en ten tweede vond veel sportbeoefening in de buitenlucht plaats, bij voorkeur buiten de bebouwde kom.

Onder de binnensporten neemt, als één der oudste sporten, het turnen een belangrijke plaats in, waartoe ondermeer het neo-renaissance-complex van het Turngebouw aan de Nieuwe Passeerdersstraat 1-3/Marnixstraat in 1887 werd opgericht naar ontwerp van J. Ingenohl (tevens ontwerper van de vroegere rijwielschool Velox, nu Zuiderbad, in 1907) en K. Muller; (thans herbergt het een jeugdtheater).

Daarnaast dient het zwembad genoemd te worden, dat dankzij de technische mogelijkheden van verwarming, waterverversing en overspanning, in overdekte vorm steeds meer verbreiding heeft gevonden. De 19de-eeuwse zwembaden waren afgescheiden gedeelten in open water, derhalve niet overdekt en evenmin gevuld met gezuiverd water; de inrichting aan het Rokin en de Westerdoksdijk zijn daarom al sinds lang opgeheven. Het enige zwembad in de binnenstad is het met opheffing bedreigde bad aan de Heiligeweg, ter plaatse van het vroegere Rasp- of Tuchthuis (sinds 1896, nadien nog diverse malen verbouwd).

gebouwen voor vereniging/vergadering/horeca

Ten aanzien van de sociëteitsgebouwen kan worden opgemerkt dat de bloei van het verenigingsleven aan het eind van de 19de eeuw ten dele wordt weerspiegeld in de bouw van diverse sociëteiten, met een zekere concentratie daarvan

in de Kalverstraat (vgl. 'de Groote Club', op de hoek van Kalverstraat en Paleisstraat, eerst gebouwd door I. Gosschalk en H.J. van den Brink in 1870-72 en in 1912-14 herbouwd naar ontwerp van D.F. Slothouwer; recentelijk verbouwd tot multi-functioneel centrum).

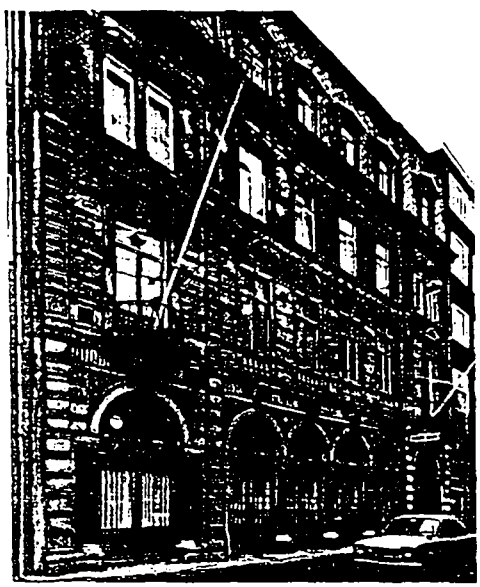
Als tegenhanger van de localiteiten ten behoeve van de gegoede stand kwamen er ook enkele gebouwen voor de arbeiders verenigingen, al dan niet vakgebonden, tot stand, die qua architectuur geenszins voor de eerste groep onderdoen (vgl. bij voorbeeld het ANDB-gebouw van Berlage – *afb. 20*; en het gebouw van de Maatschappij voor de Werkende Stand aan de Kloveniersburgwal 87-89/Groenburgwal 24 uit 1881-83, L. Beirer en P.J. Bekker).

De horeca-sector is vanouds ruim vertegenwoordigd in het centrum en voor Amsterdam geldt dat in het bijzonder. Vooral in de oude stadskern en in de Jordaan zijn vele café's te vinden. In de 19de eeuw gold ook de Plantage als een belangrijk uitgaanscentrum (met vele café's en theaters), maar de meeste schouwburgen zijn daar inmiddels verdwenen, zoals ook het theaterleven aan de Nes in omvang is teruggelopen.

Aangezien de meeste café's zijn ondergebracht in onderstukken van reeds bestaande panden, zijn er binnen deze subcategorie weinig gebouwen uit de periode 1850-1940 aan te wijzen. Daar komt nog bij dat met de veranderende smaak ook het uiterlijk van de café's telkens wijzigt.

Een andere bemoeilijkende factor bij het opsporen van 'zuivere' café-gebouwen is het feit dat café's ook wel worden geïntegreerd in kantoorcomplexen of in woningblokken en daardoor nauwelijks opvallen (vooral wanneer naderhand de oorspronkelijke café-functie is vervallen). Mutatis mutandis geldt in grote lijnen hetzelfde voor de restaurants, die vaak met hotels zijn verbonden en tevens een café-functie vervullen (vgl. hotel Américain aan het Leidseplein); een volledig restaurant was 'die Port van Cleve' aan de N.Z. Voorburgwal 178-180.

Rond de eeuwwisseling komen de lunchrooms op, eveneens gehuisvest op de begane-grond van multi-functionele gebouwen (vgl. Maison Ledeboer in gebouw 'Helios' aan het Spui – thans onderdeel van het wassenbeeldenmuseum Madame Tussaud; *afb. 19*).



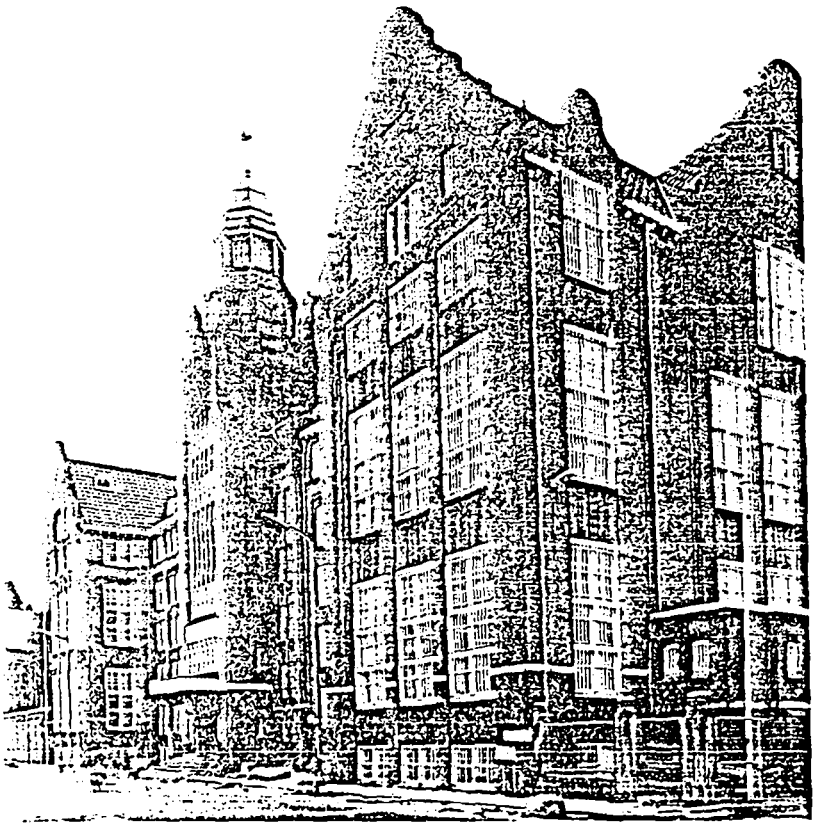
Afb. 41:
Het oudste deel van het Krasnapolsky-hotel aan de Warmoesstraat 173; dit hotel was ontworpen door J.F. Henkenhaf en F. Ebert (architecten van het Victoriahotel en het Scheveningse Kurhaus) in 1882, nadat G.B. Salm het reeds bestaande complex in 1879 al met een wintertuin had verrijkt.

Wat betreft de hotelbouw, is de in de 19de eeuw begonnen ontwikkeling van het appartementenhotel van belang. Dit heeft enkele zeer grote gebouwen opgeleverd langs de 'hoofdader' van de Amsterdamse binnenstad (Damrak/Rokin/Vijzelstraat) en andere belangrijke knooppunten (onder andere het Leidseplein).

De bouw van het Centraal Station en de Wereldtentoonstelling van 1883 hebben naast het opkomend toerisme en de intensivering van het internationale handelsverkeer, eveneens een belangrijke stoot tot nieuwbouw in de hotel-sector gegeven (vgl. ondermeer het Victoriahotel, doelbewust tegenover het Centraal Station geprojecteerd – *afb. 16*; en het Krasnapolskyhotel nabij de Dam – *afb. 41*).

Ook hier treden vele en snelle veranderingen in de bebouwing op, vooral in de mode-gevoelige interieurs, maar de hoofdvormen zijn veelal herkenbaar gebleven.

Een zeer opmerkelijke verschijning, zowel qua architectuur als qua stichtingsmotief, is het vroegere Lloydhotel dat door de Koninklijke Hollandsche Lloyd aan de Handelskade was gebouwd om tijdelijk onderdak te kunnen bieden aan de talloze emigranten die vanuit Europa naar Zuid-Amerika trokken in de jaren '10, '20. Vandaar dat dit gebouw naast 'gewone' hotelkamers ook familieverblijven, ziekenzalen en een Joodse keuken bevatte (vgl. *afb. 42*).



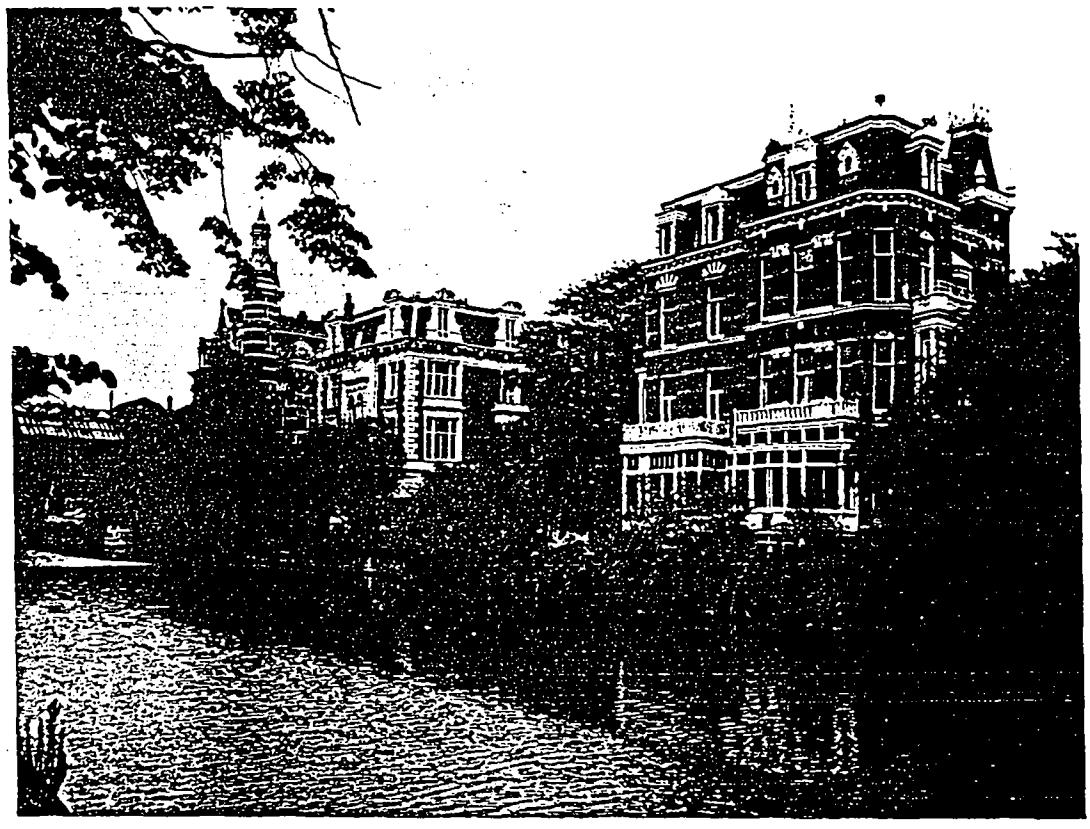
Afb. 42:
Het vroegere 'landverhuizershotel' van de Koninklijke Hollandsche Lloyd (thans jeugdgevangenis), gebouwd in 1917-20 naar ontwerp van E. Breman, die in verband met het internationale karakter van het publiek diverse buitenlandse elementen in de architectuur verwerkt had.

Bij de uiterlijke vormgeving van al deze gebouwen overheerste in het algemeen een grote versierlust en een zekere neiging tot conservatisme (uitgezonderd het ANDB-gebouw), die in verschillende stijlen (eclecticisme, neo-renaissance, Art Nouveau, expressionisme) een uitweg kon vinden. In deze groep zijn de 19de-eeuwse gebouwen evenwel het meest opmerkelijk.

woningen en woningbouwcomplexen

De vele veranderingen die zich aan het eind van de 19de eeuw op industrieel, maatschappelijk en medisch gebied voltrokken, zoals de industrialisatie, opkomst van de arbeidsklasse, urbanisatie en sterke bevolkingsgroei, hadden ook op het wonen hun weerslag gehad. Enerzijds kreeg vanaf de jaren '50 de tot dan toe nauwelijks bekende bouw-opgave van de arbeiderswoningbouw in grote aantallen gestalte (woonkazernes, revolutiebouw, lage blokjes van twee of vier woningen onder één kap); anderzijds kwam voor de gegoede stad (aangevuld met de snel rijk geworden ondernemers) de villa-bouw tot ontwikkeling, zij het ver buiten de als ongezond beschouwde, oude stadskern. – Dankzij de ontwikkeling van de spoorwegen kon men zich nu buiten de stad vestigen (nabij de duinen of in het Gooi), terwijl de aantrekkelijke buitenwijken van Amsterdam (Plantage, Museumkwartier) door middel van tramlijnen met het steeds meer als zaken-centrum ingerichte stadshart werden verbonden.

Binnen de Singelgracht zijn daarom maar weinig voorbeelden van de veel groen en ruimte eisende villabouw te vinden. Alleen langs de Weteringschans tegenover het Rijksmuseum zijn kort voor 1900 enkele kolossale, rijk gedecoreerde villa's gebouwd, als passende entourage voor dit cultuur-paleis.



Afb. 43:
Gezicht vanaf de Singelgracht-zijde op enkele van de kapitale dubbelvilla's, die in de late 19de eeuw tegenover het Rijksmuseum zijn gebouwd (thans ingericht tot kantoor), van links naar rechts: nr. 10-14 (1884, J. Daverman), nr. 16-18 (1882, N. Vos), nr. 20-22 (1882, J. Daverman) aan de Weteringschans. De villa's aan de andere zijde van de Singelgracht zijn enige jaren geleden afgebroken en door moderne kantoorgebouwen vervangen. Deze eclectische villa's bezitten veel neo-renaissance-elementen.

Overigens waren deze villa's voor dubbele bewoning ingericht (vgl. *afb. 43*).

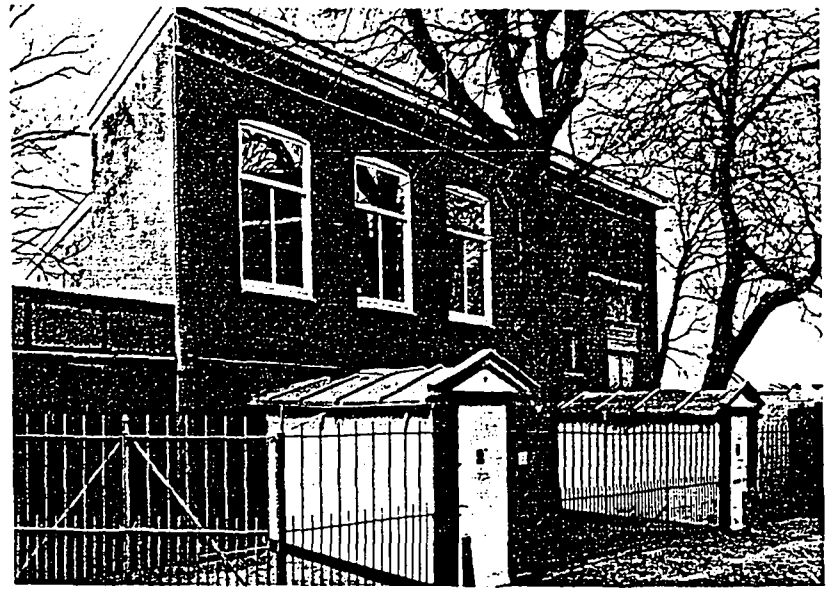
Daarnaast bleven vele families ondanks de grote aantrekkingskracht van het buiten-wonen, gehuisvest langs de grote grachtengordel. Voor sommigen gaf dit aanleiding – bijvoorbeeld wegens bouwvalligheid van het bestaande huis, of uit ruimtegebrek, of uit overwegingen van smaak – om tussen de 17de- en 18de-eeuwse patriciërspanden een geheel nieuw pand op te trekken, al of niet gecombineerd met kantoor, magazijn of koetshuis.

Een enkele kunstschilder was in staat om voor zichzelf een speciale atelier-woning te laten bouwen, met een ruim atelier op het noorden, zoals C.J. Maks en G.H. Breitner, die zich op een hoekje van het – inderdaad schilderachtige – Prinseneiland vestigden (zie *afb. 44*).

Anderen pasten alleen het interieur aan de nieuwe comfort-, mode- en functie-eisen aan, terwijl weer anderen alles bij het oude lieten. Daardoor is het bebouwingsbeeld langs de grachten niet alleen door de steeds voortschrijdende kantoorvorming sterk gewijzigd, maar evenzeer – zoals ook tevoren al het geval was – door de veranderingen op het gebied van de wooncultuur.

Alle stijlen zijn hierbij vertegenwoordigd, al is een neiging tot aanpassing aan de directe omgeving – zij het telkens op andere wijze uitgedrukt (neo-renaissance, neo-barok, traditionalisme) – dikwijls bepalend geweest voor de uiteindelijke vormgeving van de nieuw gebouwde woonhuizen.

Tegenover deze losstaande incidenten van de nieuwere grachtenhuizen staat de op speculatieve basis en in een compacte bouwperiode (respectievelijk tweede helft en laatste kwart van de 19de eeuw) gerealiseerde woonbebouwing in de Plantage en langs de – geruimde – Singelgrachtrand. De gemeente had namelijk in verband met de ruimtenood en de behoefte aan eigen inkomsten (zeker na de afschaffing van de stadsaccijnzen in 1865) de bouwgronden in deze gebieden aan particulieren verkocht. En dezen bouwden hier naar eigen goeddunken, zij het aan summiere regels gebonden, merendeels étage-woningen, vooral voor de



Afb. 44:
.De atelierwoningen van de kunstschilders C.J. Maks jr. en G.H. Breitner op het Prinseneiland (nr. 24A en B). Het ontwerp hiervoor leverde C.J. Maks sr., die aannemer was. De ingangsportalen zijn classicistisch in de detaillering; de overige bebouwing is zeer sober. De waarde van deze huizen is dan ook meer gelegen in de zeldzaamheid van het type (atelier-woningen) dan in de architectonische kwaliteiten.

arbeiders (Marnixstraat) en middenklasse (Weteringschans, Sarphatistraat; Plantage).

Het belangrijkste particuliere project voor de midden- en gegoede klasse was het plan van S. Sarphati dat rond het Paleis voor Volksvlijt op het Frederiksplein de bouw van (luxe)woonhuizen had voorzien. Hiervan werd echter alleen de bebouwing langs Oost- en Westeinde min of meer volgens plan uitgevoerd (omstreeks 1866); wegens geldgebrek en wegens het vroegtijdig overlijden van Sarphati (1866) kwamen de overige woningen tot stand door toedoen van vele ondernemers, die zoveel mogelijk onafhankelijk van dit plan opereerden. Interessant zijn hierbij de huizen aan de Sarphatikade waarvoor aparte koetshuizen zijn gebouwd, bereikbaar langs smalle, haakse achterstraten, doch deze zijn inmiddels alle ingrijpend gewijzigd.

Voorts waren in Amsterdam al vroeg enige woningbouwverenigingen actief, die in tegenstelling tot de 'eigenbouwers', architecten aantrokken voor het leveren van een – verantwoord – ontwerp voor arbeiderswoningen, onder andere P.J. en W. Hamer, J.E. van der Pek en J.H. Leliman. Zij ontwikkelden het type van het meervoudige arbeiderswoningblok, samengesteld uit telkens te weerszijden van een gemeenschappelijk trappenhuis (en ingangspartij) gegroepeerd aantal étagewoningen (zes of acht). De herhaalde gemeenschappelijke ingangspartijen alsmede de hoekpartijen kregen in het exterieur vaak een extra accent door middel van pilasters, lisenen en/of frontons, terwijl bij de latere blokken (jaren '90) ook naar de Renaissance verwijzende elementen zoals horizontale banden, diamantkoppen en dergelijke, in de gevels zijn opgenomen.

Bij de zeer vroege ontwerpen (jaren '50-'60) komen enkele korte, haaks op de rooilijn geprojecteerde woningblokjes voor, met smalle toegangswegen te weerszijden (bij voorbeeld in de Valckenierstraat 23-33; 1854-56), naast enkele beknopte complexjes met de voorgevels evenwijdig aan de straat (vgl. *afb. 45*). Andere complexen zijn in hofvorm gebouwd (in de Jordaan), waarbij het binnenterrein was bestemd tot gemeenschappelijke tuin en bleekvelden (vgl. *afb. 47*) en die – anders dan de vroegere hofjes – alle étagewoningen (in drie tot vier bouwlagen) bevatten en soms meer dan één poort bezaten.

De meeste 19de-eeuwse arbeiderswoningen waren 1- of 2-kamerwoningen, met aparte keuken of spoelhok, en dito privaat; sommige waren rug-aan-rug ontworpen, zodat slechts van één kant toetreding van licht en lucht mogelijk was – iets wat in de latere bouwverordening (1905) verboden zou worden.

Voortgaand op de met deze vroege verenigingsbouw gepaard gaande 19de-

Afb. 45:
De oudste nog resterende arbeiders-woningen, gebouwd in verenigings-verband (Passeerdersdwarsstraat 21-23; H. Hana, 1852-53) ter plaatse van enkele verkrotte woningen en een slop in de Jordaan.

eeuwse saneringen in de Jordaan zijn er in deze buurt ook in deze eeuw nog enkele woningbouwcomplexen gerealiseerd, maar in vergelijking tot de oudere complexen is dit aandeel gering, zowel in kwaliteit als in kwantiteit (de huidige stadsvernieuwing buiten beschouwing gelaten).

Buiten de Jordaan waren er in de binnenstad nog wel enkele arbeidersblokken van verenigingen tot stand gekomen langs de uiterste rand, waar nog bouwgronden beschikbaar waren (Marnix-, Falck-, Valckenierstraat), op Oostenburg, aan de Blankenstraat en omgeving (waar de eerste woningbouwvereniging met leden uit eigen kring, de Bouwmaatschappij tot het verkrijgen van Eigen Woningen uit 1868, opereerde), en langs de Houtmankade en omgeving, alle 19de-eeuws). Het aandeel van verenigingswoningen buiten de Singelgracht is echter minstens even groot.

Afb. 46:
Het hofje van de stichting 'Constantia-woningen' aan de Willemsstraat 149-165 (1863-64, P.J. Hamer) valt zowel op door zijn rijke ornamentering als door de zeer traditionele aanleg (zie ook afb. 47).

Afb. 47:
De binnenhof van de eerste 'Constantia-woningen' (vgl. afb. 46).

De vooroorlogse periode van de 20ste eeuw is wat betreft de woonhuisbouw in de binnenstad minder spectaculair dan de 19de eeuw. Dit houdt wellicht verband met de in directe samenhang met de steeds verdergaande city-vorming optredende ontvolking van de binnenstad, alsook met het toenemende forensisme en niet in het minst met de realisatie van diverse tuindorpen en stadswoonwijken in de in 1921 geannexeerde gebieden (waarvan er vele van groot belang zijn uit architectuur-historisch en stedebouwkundig oogpunt). Voor de binnenstad werden weliswaar enkele saneringsplannen ontworpen, nu door de gemeente, op basis van de Woningwet van 1901, maar deze werden wegens geldgebrek slechts ten dele uitgevoerd en wel op Uilen- en Valkenburg en de daaraan grenzende Ridder- en Jonkerbuurt. De aldaar gerealiseerde woningblokken dragen onmiskenbaar het stempel van hun tijd – en sterk verwaterde Amsterdamse School-trant –, maar bezitten bij lange na niet de kwaliteit van de nieuwgebouwde blokken elders in de stad.

Ook de particuliere woonhuizen in de binnenstad uit deze periode zijn zelden opmerkelijk. In zekere zin was dat, zeker rond 1930, ook de bedoeling. De voorzichtig doordringende monumentenzorg-gedachte pleitte voor behoud van de oude grachtenpanden, terwijl anderzijds een sobere, eigentijdse vormgeving ervoor moest zorgen dat de nieuwbouw wel als zodanig herkenbaar was, maar niet te dominant ten opzichte van het hoger geschatte erfgoed. Daarnaast werd, als gezegd, vestiging buiten de binnenstad steeds meer verkozen wegens de rust en de ruimte van de buitengebieden.

bedrijfsgebouwen

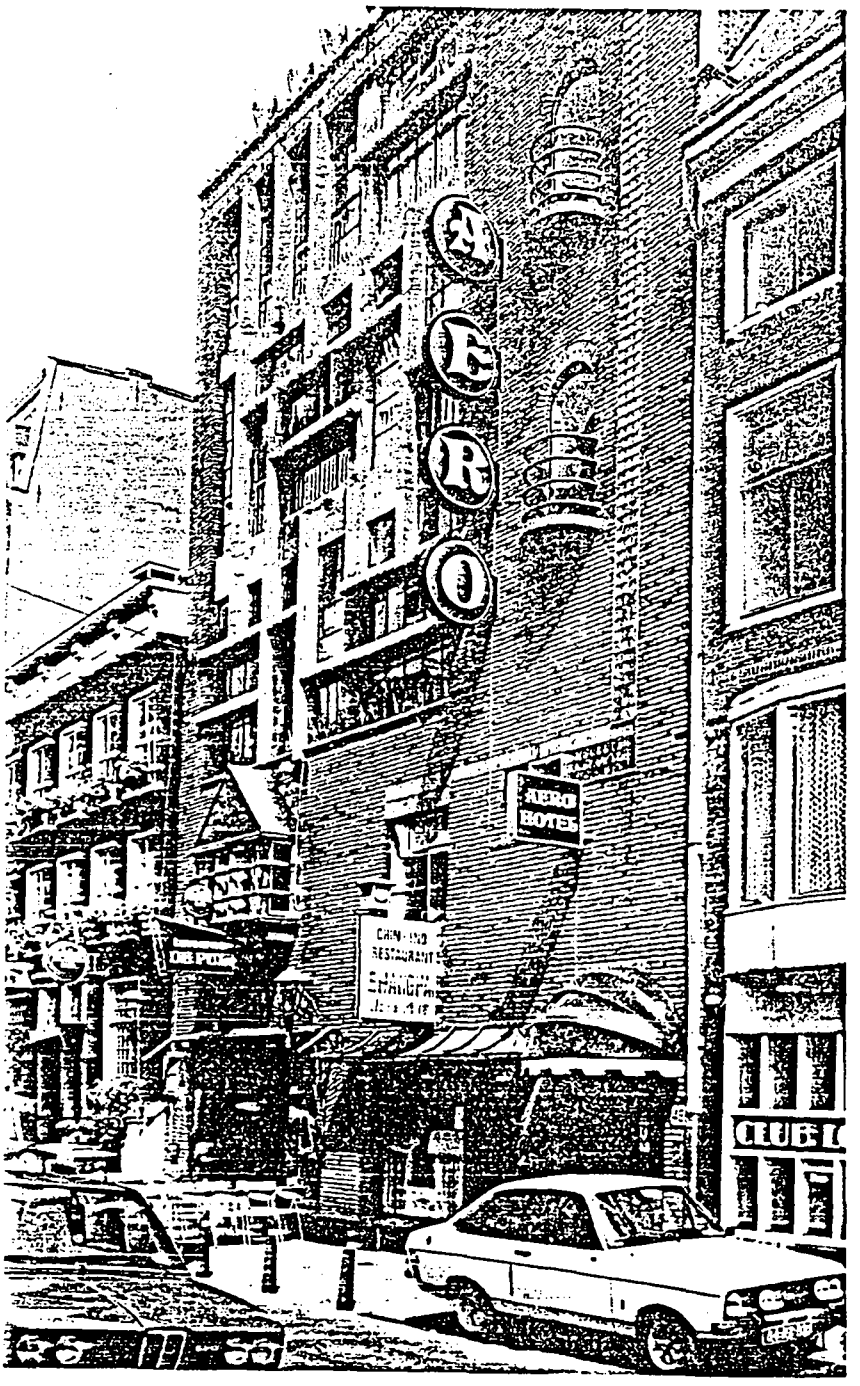
De opkomst van de industriële bedrijven, ingeluid door de stoommachines (pas sinds circa 1840 hier wat gangbaarder), was te danken aan de uitbreiding van de havenwerken, opbloei van de handel en nieuwe technische vindingen.

Vele daartoe gebouwde complexen zijn inmiddels alweer verlaten en soms gesloopt, maar niettemin resteren er nog diverse getuigenissen van de diamantnijverheid (in het oostelijk centrum-gebied en in de Jordaan), (kranten) drukkerijen (vooral langs de Nieuwe Zijds Voorburgwal) en enkele confectieateliers (in het westelijk centrum-gebied) – alle typisch-Amsterdamse bedrijfstakken, naast nog vele andere. Juist vanwege deze afnemende respresentatie zijn diverse bedrijfsgebouwen, ook al hebben zij hun oorspronkelijke functie verloren, het behouden waard.

Een algemene richtlijn voor bepaalde sub-categorieën is moeilijk te geven. De diamantfabrieken vallen vaak op door hun lange, hoge gevels met vele vensters. De drukkerijen bezitten qua uiterlijk telkenmale een sterk individueel karakter, dat tot in het begin van deze eeuw nauwelijks verband leek te hebben met de functie; pas bij de introductie van de functionalistische vormgevingsprincipes in de jaren '20 kwam hierin verandering (vgl. het afgebroken pand van 'de Arbeiderspers' aan het Hekelveld uit 1928 en 'de Telegraaf' uit 1930). Confectie-ateliers blijken geregeld te zijn ondergebracht in tamelijk smalle, hoge panden met grote ramen in de gevels (*afb. 48*). Alle stijlen zijn hierbij vertegenwoordigd (vgl. *afb. 49*).

Aangezien reeds in de 19de eeuw een begin werd gemaakt met het 'verbannen' van grote, hinderlijke industrie uit de woonbuurten (onder meer door middel van de Hinderwet van 1875) – een tendens die in deze eeuw nog veel verder heeft doorgezet – zijn er maar verhouding niet zoveel bedrijfsgebouwen (meer) in de binnenstad te vinden. Voor zover dat wel het geval is, concentreren deze zich in de al oudere industriewijken zoals de Jordaan en Nieuwmarktbuurt (en aanvankelijk langs de Singelgracht, al dan niet in combinatie met de vroegere walmolens). Het merendeel is 19de-eeuws. Overigens zijn er ook vele bedrijfjes gehuisvest in al bestaande gebouwen, zodat het beeld van de bedrijfsvestiging in deze inventarisatie nogal vertekend is, mede omdat weer andere gebouwen inmiddels zo sterk gewijzigd zijn in verband met latere gebruiks-eisen, dat deze nauwelijks meer herkenbaar zijn in hun oorspronkelijke vorm.

Afb. 48:
Het vroegere confectie-atelier Van de Waal & Co., Keizersgracht 438-440 (1897, W. Hamer); thans in gebruik als expositieruimte van de gemeente (stadsontwikkeling).



Afb. 49:
Voormalig bedrijfsatelier van Liberty aan de Kerkstraat 45–49 (nabij de hoofdvestiging), ontworpen door H.A. van Anrooy in 1926-27; het gebruik van beton in de gevel is niet geschuwd.