MIP-AMSTERDAM
Wijk 2; Noordelijke Pijp Oosterparkbuurt, Transvaalbuurt, Dapperbuurt, Indischebuurt
---

1. Inleiding:

Het gebied van MIP-inventarisatiewijk 2 ligt globaal genomen ten zuiden en ten oosten van de vroegere Singelgracht.
Het gebied wordt in het noorden begrensd door de Singelgracht en het Lozingskanaal, ten oosten wordt het begrensd door de Westelijke Merwedekanaaldijk, ten zuiden wordt het gebied begrensd door de Ringvaart, de Lutmastraat, de Pijnackerstraat en de van Hilligaertstraat, en ten westen wordt het gebied begrensd door de Boerenwetering.
MIP-wijk 2 is overwegend volgebouwd tussen 1880 en 1920. Een uitzondering hierop wordt gevormd door de Indischebuurt. Het zuidelijk deel hiervan dateert van 1922-1930.
De oorspronkelijke bodem bestaat uit veengrond die ontstaan is door rotting van plantenresten. Voordat met bebouwing werd begonnen bracht men meestal zandlagen aan ter ophoging. Tot ong. 1925 werd zand in een droge vorm met de hand opgebracht met gebruikmaking van kruiwagens. Na deze tijd ging met over tot de natte methode waarbij het zand opgesproten wer. Hierbij was een langere inklinktijd noodzakelijk.
Het gebied ligt op ong. -1 tot -3 meter beneden NAP. De afwatering geschied door middel van gemalen op het IJ-Amsterdam en dan op het IJsselmeer.
In de pre-stedelijke situatie ligt ten westen van de Amstel de Buytevelds Polder, en ten oosten van de Amstel ligt de Over Amstelse Polder. Het gebied had een voornamelijk agrarische functie (veeteelt en tuinbouw), met hiertussen verspreid hofstedes en pleziertuinen. Het door enkele verbindingswegen vanuit Amsterdam doorsneden.
Langs de oevers van de Amstel lopen doorgaande wegen in zuidelijke richting. Het Outewaalse Pad is de verbinding tussen de stad (vanuit de Muiderpoort) en de Watergraafsmeerpolder. Het Outewaalse Pad zou in de latere stedelijke situatie de Linnaeusstraat worden, het verlengde hiervan, de Middenweg in de Watergraafsmeer, heeft zelfs de naam behouden.
Haaks op deze radiaalwegen loopt het stelsel van sloten en toevoerwegen naar de boerderijen. De richting is over het algemeen van zuid-west naar noord-oost. Belangrijke paden waren het Heer Oetjespad en het Oliphantspad in de latere Oosterparkbuurt en het Saagmolenpad langs de Saagmolensloot in de latere Pijp.
Een belangrijke water in het pre-stedelijke gebied was de Boerenwetering. Het was tot ver in de 20e eeuw een aanvoerroute van landbouwproducten uit de rond de stad liggende boerderijen. De Amstel was en is nog steeds een verbindingswater naar het zuiden. De Saagmolensloot lag op ongeveer de plaats van de latere Albert Cuypstraat, met een verbinding naar de Amstel. Op beide oevers van de Saagmolensloot stonden zaagmolens die in het begin van de 20e eeuw gesloopt werden. De noordelijke grens van MIP wijk 2 is de nog bestaande Singelgracht. De bolwerken aan deze gracht werden in het midden van de 19e eeuw vergraven en de gracht werd op vele plaatsen rechtgetrokken. De Ringsloot is de zuidelijke grens van

het inventarisatiegebied en bestaat nog steeds als Ringvaart. Het is in feite het boezenwater van de Watergraafsmeer. Het Nieuwe Diep oostelijk van het inventarisatiegebied was ontstaan door aanleg van de zeedijk. Door uitdieping van het Nieuwe Diep en uitdieping van de Nieuwe Vaart werd in de tweede helft van de 19e eeuw een diepzeehaven geschapen met verbinding naar de oostelijke eilanden.
Door dit pre-stedelijke gebied werdin 1843 de Rhijnspoorweg aangelegd met het station op het huidige Rhijnspoorplein. Het was de spoorverbinding tussen Amsterdam en Utrecht.Het traject liep ter plaatse van de huidige Wibautstraat en bleef tot ong. 1940 bestaan. De Oosterspoorweg van de HIJSM werd ong. 1875 aangelegd en vormt de grens van de huidige Indischebuurt. De tegenwoordige dijk dateert van na 1900.
De Oosterbegraafplaats werd ong. 1920 voor de bouw van het Koloniaal Museum (tegenwoordig Tropeninstituut) ontruimd.

2. Ontstaansgeschiedenis van de Noordelijke Pijp:
Het eerste partiele uitbreidingsplan werd ontworpen door Dr. Samuel Sarphati en deze Sarphati werd tevens concessionaris voor dit gebied. Het was een plan voor de bebouwing van het gebied ten zuiden van het Frederiksplein tussen Amstel en Boerenwetering. Het ontbrak Sarphati echter aan geld, en in 1865 deed hij zijn concessie over aan de Nederlandsche Bouw Maatschappij. UIt geldgebrek verkocht deze maatschappij delen van het gebied langs de Singelgracht aan de Heiniken brouwerij en aan een ijzergieterij. De gronden langs de Singelgracht (later Stadhouderskade) werden toen vooruitlopend op een bestemmingsplan bebouwd. In 1867 werd door de toenmalige stadsingenieur Van Niftrik een totaalplan voor de uitbreiding van Amsterdam ingediend. Wat de Noordelijke Pijp betreft gaat dit plan uit van een breed opgezette stadsbebouwing in het noordelijk gedeelte van de Pijp, een groot centraalstation ongeveer op de plaats van het huidige Sarphati park, en breed aangelegde buitenplaatsen ten zuiden van dit station. Het plan werd door de commissie van voorbereiding van publieke werken al in 1868 verworpen. Bezwaren waren vooral dat er geen onteigeningsmogelijkheden waren die wel voor de uitvoering essentieel geacht werden daar in dit plan geen rekening gehouden werd met de al bestaande bebouwing. Het plan zou bovendien te duur zijn.
In 1875 bracht de directeur van publieke werken, de superieur van Van Niftrik een nieuw plan uit. Wat de Noordelijke Pijp betreft was de essentie hiervan dat verder gegaan werd op het reeds bestaande patroon van bebouwing, dat wil zeggen dat de gemeente de wegen en waterwegen aanlegt en de grond verder niet herverkavelt. Het al bestaande sloten- en padenstelsel werd dus gerespecteerd. De Zaagmolensloot kon voorlopg blijven bestaan en werd naar het westen doorgetrokken tot aan de Boerenwetering. Enige groenvoorziening werd het latere Sarphatipark (4,2 ha groot). De Ceintuurbaan (wijziging uit 1877 in het oorspronkelijke plan) zou de grote zuidelijke verbindingsweg worden die de nieuwe stadsdelen zou verbinden.

3. Stedebouwkundige aanleg van de Noordelijke Pijp:

3.1 Stedebouwkundige structuur Noordelijke Pijp:
De invloed van pre-stedelijke situatie op uiteindelijke structuur is groot te noemen. De west-, noord-, en oostgrens werd gevormd door al bestaand water. Dit zijn de Boerenwetering (want dit water diende voor de aanvoer van tuinbouwproducten), de Singelgracht en

de Amstel. Het noord-westelijke deel van de Pijp is niet beinvloed door de pre-stedelijke situatie. Het gebied van het plan Kalff (noordelijke begrenzing Gerard Doustraat, zuidelijke Van Ostadestraat) is sterk beinvloed door het pre-stedelijke verkavelingspatroon, en door de pre-stedelijke sloten. De Gerard Doustraat en de Govert Flinckstraat lopen langs het vroegere noordelijke en zuidelijke Saagmolenpad (ong.1870 bebouwd). De Albert Cuypstraat Loopt ter plaatse van de vroegere Saagmolensloot. Deze werd ong. 1895 gedempt.
De bebouwing is hier dan ook van later datum.Het stratenpatroon in het oudste gedeelte van de Pijp (bebouwd 1870-76) ten noorden van de Quellijnstraat loopt parallel aan de Stadhouderskade, met haaks hierop verbindingsstraten in noord-westelijke richting. Wethouder van Lennep (publieke werken) heeft hierbij meer naar Van Niftrik dan naar Kalff gekeken. De bouwblokken zijn hier ook dieper dan in het iets meer zuidelijk gelegen deel van de Pijp. Het bestaande straten- en slotenpatroon is niet gerespecteerd. De Ferdinand Bolstraat is hier de (smalle) noord-zuid gerichte verbindingsstraat met aansluiting op de Vijzelgracht. Het plan Kalff met als noordelijke grens de Gerard Doustraat, en als zuidelijke grens de Van Ostadestraat (tevens grens met de gemeente Nieuwer-Amstel) respecteerde wel de kavelstructuur van de polder. Woningbouw was in dit gebied een winstobject geworden voor kleine middenstanders en werklieden die meestal niet kapitaalkrachtig waren en bovendien uit op een zo groot mogelijke winst. Het resulteerde in smalle straten met veel rug-aan-rug woningen. Haaks op deze voornamelijk oost-west lopende straten staan twee grotere verbindingswegen, de Ferdinand Bolstraat en de Van Woustraat. Deze straten zijn breder, en tevens als winkelstraat ontworpen. De benedenverdiepingen van de huizen zijn hier ook hoger. Dwars door de buurt loopt in oost-westrichting de brede Ceintuurbaan. Deze straat heeft een verlenging in de overige wijken van het plan Kalff, en is tussen deze wijken dus de verbindingsweg.

3.2 Oorspronkelijke en contemporaine bijzondere stedebouwkundige waarden:
Van grotere stedebouwkundige waarde is het Sarphatipark met de eromheenliggende bebouwing voor de toch wel wat beter gesitueerden. De invuling van dit park is een goed voorbeeld van landschapsstijl uit het midden van de 2e helft van de 19e eeuw. Ook de Ceintuurbaan heeft een bijzondere stedebouwkundige waarde als verbindingsweg tussen de verschillende wijken van het plan Kalff. De stadhouderskade heeft nog een grote historische waarde daar deze langs het water van de vroegere Singelgracht aangelegd is. Dit geldt eveneens voor de Amsteldijk langs de Amstel.

4. <u>Architectuur Pijp:</u>

4.1 Architectonische kenmerken Pijp:
De architectuur van de Pijp is ondanks de reputatie toch van een divers karakter: rijkere laat 19e eeuwse architectuur langs de Singelgracht, het noordelijk deel van de Boerenwetering, de Amstel en rond het Sarphatipark, vooral zeer eenvoudige architectuur (ook wel revolutiebouw genoemd) uit dezelfde periode in de overige delen van de Pijp.
De rijkere architectuur bestaat voornamelijk uit aaneengeschakelde herenhuizen met drie tot vier woonlagen en een kapverdieping, soms ook voorzien van souterrain en bel-etage. Alle in de bouwtijd gebruikelijke neo stijlen komen hier voor, doch het eclecticisme met hierin een grote renaissance component overheerst. In

tegenstelling met de volkswoningbouw in de Pijp komt hier meer variatie voor. Amsteldijk 27-32 is volledig in neo-renaissance-stijl opgetrokken, Ceintuurbaan 251-255 in een combinatie van chalet en neo-gotische stijl. Op enkele uitzonderingen na zijn deze panden ontworpen door minder bekende architecten.
In het meest noordelijke deel van de Pijp komt sociale woningbouw voor uit de periode 1870-1880. Deze werd vooral opgetrokken in opdracht van woningbouwcooperaties. Bekendere architecten werden hierbij betrokken. Enige voorbeelden zijn 1e Jacob van Campenstraat 1-21, 2e Jacob van Campenstraat 72-86 uit 1874 arch. D.J.Sanches, en 2e Jan van der Heydenstraat 42-68, architect waarschijnlijk P.J.Hamer. Kenmerken zijn meestal een classicistische vormgeving van de gevel en een zich in de gevel herhalende centrale ingangspartij met hieraan minimaal acht woningen (twee per verdieping).
Het overgrote deel van de noordelijke Pijp bestaat uit beleggersbouw, ook wel revolutiebouw genoemd (besproken bij stedebouwkundige structuur noordelijke Pijp). In het deel ten noorden van de Gerard Doustraat (gebouwd ong.1870-1890) komen veel halve woningen voor. Het gedeelte ten zuiden van deze lijn (bebouwd ong. 1880-1900) bestaat voornamelijk uit smalle diepe etagewoningen. De indeling bestaat hier meestal uit een voorkamer, een alkoof, een achterkamer, een zijkamer en een keuken. Het trappehuis heeft geen ramen. De woningwet van 1902 heeft hier met succes verandering in gebracht.
Ook in dit gedeelte van de Pijp komen al enkele woningblokken voor die volgens de voorschriften van deze woningwet werden gebouwd. Een goed voorbeeld is het blok Tolstraat 21-53, Pieter Aertszstraat 22-28 uit 1921 van H.P. Berlage. Hier werden ondiepere en bredere woningen opgetrokken zonder alkoof met het trappehuis aan de voorgevel. Ook het complex Henrick de Keyserplein 2-20, Karel du Jardinstraat 84-90, Lutmastraat 93-99 is hier een voorbeeld van.
In de zuidelijke Pijp (MIP wijk 6: plan Berlage) zou deze trend zich doorzetten.

4.2 Architectuurhistorische waarden:
Enkele panden en complexen in de noordelijke Pijp hebben een grotere architectuurhistorische waarde. Vooral opvallend is het complex 1e Jacob van Campenstraat 1-21, Ruysdaelkade 57 uit 1876 van architect W.Hamer(?). Een vroeg voorbeeld van sociale woningbouw. De gevels hebben een sterk classicistische vormgeving. Het complex Lutmastraat 215-261, 222-256, Diamantstraat 1-15, 2-24, Robijnstraat 1-11 is in 1890-91 door A.L. van Gendt gebouwd als huisvesting van arbeiders. Belang: sociale woningbouw volgens de tuinstadidee.
De Rijksakademie voor Beeldende Kunsten, Stadhouderskade 86 is opgetrokken in een eclecticistische stijl met classicistische en neo-renaissance details. Architect was de stadsbouwmeester B.de Greef. Bouwjaar: 1874.
Ceintuurbaan 251-255 heeft meer een bijzonderheidswaarde. Het complex is in 1884 gebouwd, en ontworpen door A.C. Boerma.Combinatie van chalet-stijl en neo-gotiek.

4.3 Renovatie/vernieuwingen:
De Pijp is een stadsvernieuwingsgebied. In de jaren 1970-1980 was het beleid gericht op sloop en nieuwbouw. Uit deze periode stamt de nieubouw in het meest westelijke deel van de 1e Jan Steenstraat en de 1e Jan van der Heijdenstraat.

Het tegenwoordige beleid gaat uit van zoveel mogelijk renoveren of het plegen van klein onderhoud. Hiermee kunnen de huren in deze sociaal zwakke buurt laag gehouden worden. Uiterlijk valt vooral het vervangen van de houten kozijnen en ramen door plastic exemplaren op.
De overgrote meerderheid van de panden/complexen bevindt zich echter uiterlijk nog in de oorspronkelijke staat.

5 Kaartmateriaal:
Jan Mol, plattegrond van Amsterdam, 1770
J.van Eck, De Amsterdamsche Schans en de Buitensingel, Amsterdam, 1948. Kaart met Situatie in 1860 langs de Singelgracht tusschen de Boerenwetering en de Amstel.
Plan van Niftrik, 1867.
Loman, kadastrale kaart van Amsterdam, 1876.
Plan Kalff, 1878.
Opmeting Amsterdam, Dienst P.W., 1945-55, Situatiekaarten met toestand van 1882, 1892, 1902, 1905, 1908, 1929, 1932.
Plattegrond 1:2000, 1988.
Plattegrond 1:5000, 1988.

6. Literatuurlijst
D' Ailly, A.E., "De wijzigingen in Amsterdams plattegrond in de achttiende en negentiende eeuw, in: Zeven eeuwen Amsterdam, deel IV, Amsterdam, 1942-1950, 293-305.
Asselbergs, A.L.L.M., Oxenaar, R.W.D., De Wilde, E.L.L., Wijsenbeek, L.J.F., Berlage 1856-1934, Amsterdam, 1979.
Baan, N.H. van der, De Oude Pijp, Kandidaatsscriptie VU, Amsterdam, 1976.
Eck, J. van, De Amsterdamsche Schans en de Buitensingel, Amsterdam, 1948.
Emeis, M.G., Amsterdam buiten de grachten, Amsterdam, 1983.
Fanelli, G., Moderne Architectuur in Nederland 1900-1940, Den Haag, 1978.
Hoeve, C. van der, Louwe, J., Amsterdam als stedelijk bouwwerk, eenorfologische analyse, Nijmwegen, 1985.
Meijer, J.de, "De bouwkunst der negentiende eeuw in Amsterdam, Zeven eeuwen Amsterdam, deel V, Amsterdam, 1942-1950.
Roy van Zuydewijn, H.J.F., Amsterdamse Bouwkunst 1850-1940, Amsterdam, 1969.
Wattjes, J.G., Warners, F.A. Amsterdam Bouwkunst en Stadsschoon 1306-1942, Amsterdam, 1943.

MIP-AMSTERDAM
Wijk 2; Pijp, Oosterparkbuurt, Transvaalbuurt, Dapperbuurt, Indischebuurt

1. Inleiding:

Het gebied van MIP-inventarisatiewijk 2 ligt globaal genomen ten zuiden en ten oosten van de vroegere Singelgracht.
Het gebied wordt in het noorden begrensd door de Singelgracht en het Lozingskanaal, ten oosten wordt het begrensd door de Westelijke Merwedekanaaldijk, ten zuiden wordt het gebied begrensd door de Ringvaart, de Lutmastraat, de Pijnackerstraat en de van Hilligaertstraat, en ten westen wordt het gebied begrensd door de Boerenwetering.
MIP-wijk 2 is overwegend volgebouwd tussen 1880 en 1920. Een uitzondering hierop wordt gevormd door de Indischebuurt. Het zuidelijk deel hiervan dateert van 1922-1930.
De oorspronkelijke bodem bestaat uit veengrond die ontstaan is door rotting van plantenresten. Voordat met bebouwing werd begonnen bracht men meestal zandlagen aan ter ophoging. Tot ong. 1925 werd zand in een droge vorm met de hand opgebracht met gebruikmaking van kruiwagens. Na deze tijd ging men over tot de natte methode waarbij het zand opgespoten werd. Hierbij was een langere inklinktijd noodzakelijk.
Het gebied ligt op ong. -1 tot -3 meter beneden NAP. De afwatering geschied door middel van gemalen op het IJ-Amsterdam en dan op het IJsselmeer.
In de pre-stedelijke situatie ligt ten westen van de Amstel de Buytevelds Polder, en ten oosten van de Amstel ligt de Over Amstelse Polder. Het gebied had een voornamelijk agrarische functie (veeteelt en tuinbouw), met hiertussen verspreid hofstedes en pleziertuinen. Het werd door enkele verbindingswegen vanuit Amsterdam doorsneden.
Langs de oevers van de Amstel lopen doorgaande wegen in zuidelijke richting. Het Outewaalse Pad is de verbinding tussen de stad (vanuit de Muiderpoort) en de Watergraafsmeerpolder. Het Outewaalse Pad zou in de latere stedelijke situatie de Linnaeusstraat worden, het verlengde hiervan, de Middenweg in de Watergraafsmeer, heeft zelfs de naam behouden.
Haaks op deze radiaalwegen loopt het stelsel van sloten en toevoerwegen naar de boerderijen. De richting is over het algemeen van zuid-west naar noord-oost. Belangrijke paden waren het Heer Oetjespad en het Oliphantspad in de latere Oosterparkbuurt en het Saagmolenpad langs de Saagmolensloot in de latere Pijp.
Een belangrijk water in het pre-stedelijke gebied was de Boerenwetering. Het was tot ver in de 20e eeuw een aanvoerroute van landbouwproducten uit de rond de stad liggende boerderijen. De Amstel was en is nog steeds een verbindingswater naar het zuiden. De Saagmolensloot lag op ongeveer de plaats van de latere Albert Cuypstraat, met een verbinding naar de Amstel. Op beide oevers van de Saagmolensloot stonden zaagmolens die in het begin van de 20e eeuw gesloopt werden. De noordelijke grens van MIP wijk 2 is de nog bestaande Singelgracht. De bolwerken aan deze gracht werden in het midden van de 19e eeuw vergraven en de gracht werd op vele plaatsen rechtgetrokken. De Ringsloot is de

zuidelijke grens van het inventarisatiegebied en bestaat nog steeds als Ringvaart. Het is in feite het boezemwater van de Watergraafsmeer. Het Nieuwe Diep oostelijk van het inventarisatiegebied was ontstaan door aanleg van de zeedijk. Door uitdieping van het Nieuwe Diep en uitdieping van de Nieuwe Vaart werd in de tweede helft van de 19e eeuw een diepzeehaven geschapen met verbinding naar de oostelijke eilanden.
Door dit pre-stedelijke gebied werd in 1843 de Rhijnspoorweg aangelegd met het eindstation op het huidige Rhijnspoorplein. Het was de spoorverbinding tussen Amsterdam en Utrecht. Het traject liep ter plaatse van de huidige Wibautstraat en bleef tot ong. 1940 bestaan. De Oosterspoorweg van de HIJSM werd ong.1875 aangelegd en vormt de grens van de huidige Indischebuurt. De tegenwoordige dijk dateert van ong.1935.
De Oosterbegraafplaats werd ong.1900 voor de bouw van het Koloniaal Museum (tegenwoordig Tropeninstituut) ontruimd.

2 <u>Ontstaansgeschiedenis van de Oosterparkbuurt en Dapperbuurt:</u>
In 1867 werd door de toemalige stadsingenieur van Niftrik een totaalplan voor de uitbreiding van Amsterdam ingediend. Wat de Oosterparkbuurt betreft ging het plan uit van de aanleg van een spoorlijn dwars door het gebied naar het geplande Centraal Station ongeveer ter plaatse van het huidige Sarphatipark in de Pijp. Ten noorden van deze spoorlijn plande Van Niftrik een wijk voor gegoeden, rond de spoorlijn en ten zuiden hiervan zouden burger- en arbeiderswoningen komen. De meeste hinder van de spoorlijnen zouden dus de laatsten gehad hebben. De brede Ceintuurbaan zou doorgetrokken worden in het gebied van de huidige Oosterparkbuurt.
Het plan werd door de commissie van voorbereiding van Publieke Werken al in 1868 verworpen. Bezwaren waren vooral dat er geen onteigeningsmogelijkheden waren die wel voor de uitvoering essentieel geacht werden, daar in dit plan geen rekening gehouden werd met de al bestaande bebouwing. Men vond de verbindingen met de oude stad gebrekkig, en men had eveneens kritiek op het gegeven dat de gemeentegrenzen in het plan niet gerespecteerd werden. Het plan zou bovendien te duur zijn.
In 1875 bracht de directeur van publieke werken Kalff, de superieur van Van Niftrik, een nieuw plan uit. Wat de Oosterparkbuurt betreft was de essentie dat verder gegaan werd op het reeds bestaande patroon van bebouwing, dat wil zeggen dat de gemeente de wegen en waterwegen aanlegt en de grond verder niet herverkavelt. Het al bestaande sloten- en padenstelsel werd dus gerespecteerd: de straten werden voornamelijk in oost-west richting gepland. Op de plek van de Oosterberaafplaats en omliggende terreinen was het (Ooster)park gepland. Dit park zou er later ook komen al zou het niet de Oosterbegraafplaats omvatten. Rond het park waren wegen gepland met een breedte van 20 meter, zodat hier een luxere bebouwing gerealiseerd zou kunnen worden. De overige straten zouden aanzienlijk smaller worden: burger- en arbeiderswoningen.
Bij de behandeling van de plannen ontstond een discussie over het nut van de doortrekking van de Ceintuurbaan door de Oosterparkbuurt. B en W vonden deze doortrekking van weinig nut daar het verkeer even verder toch op de Rhijnspoorweg zou stuiten (de huidige Wibautstraat). Voorstanders van de Ceintuurbaan stelden

dat de Rhijnspoorweg mettertijd toch wel zou verdwijnen. De raad besloot uiteindelijk de Ceintuurbaan niet door te trekken. De voorstanders van de aanleg van de Ceintuurbaan zouden uiteindelijk waar het hun argumenten betreft toch gelijk krijgen. Eind jaren 30 van deze eeuw werd het Amstelstation aangelegd ter vervanging van het Weesperpoortstration, waarna de Wibautstraat ter plaatse van de oude spoorlijn werd aangelegd.
De brug over de Amstel naar de stadswijk De Pijp kwam in 1903 tot stand. Directe oorzaak was dat de gemeente het tramnet in eigen beheer ging exploiteren. Een brug voor de tramlijn tussen oost en west in dit deel van Amsterdam werd toen noodzakelijk.
De bebouwing van de gronden ten oosten van de Linnaeusstraat tot aan de oostelijke spoordijk, de zgn. Dapperbuurt, begon na 1875 en dan vooral direct ten zuiden van de Singelgracht. De Wagenaarstraat is de eerst bebouwde straat in deze wijk. Het particulier initiatief was ook hier de grote gangmaker (architect N. Redeker Bisdom). Bij raadsbesluit van 18 augustus 1875 werd besloten tot het bebouwen van het gebied ten noorden van de Molenwetering (de huidige 1e van Swindenstraat). De breedte van de straten werd vastgesteld op 25 meter. Hiervan ging dan wel de 2 x 5 meter voor de in deze straten aan te leggen voortuinen van af.
De gronden ten zuiden van de 1e van Swindenstraat tot aan de Wijttenbachstraat werden bebouwd door de firma Groenewegen en Co. die ook het stratenplan ontwierp. Goedkeuring voor dit plan werd door de gemeenteraad op 30 april 1890 gegeven met als voorwaarde dat een terrein vrijgehouden zou worden voor het latere Dapperplein. Het terrein ten zuiden van de Wijttenbachstraat was in eigendom van de vereniging "Het Burgerziekenhuis" die hier 1889-1891 dan ook een ziekenhuis liet bouwen. De Domselaerstraat die ten noorden van dit terrein ligt was al bij het uitbreidingsplan van Kalff uit 1877 voorzien. Wel werden de geprojecteerde vijf meter diepe voortuinen niet aangelegd.
Het besluit tot het bouwen van een houten haltegebouw in de oostelijke spoorlijn ter hoogte van de 1e van Swindenstraat werd in 1895 genomen. Het heeft dienstgedaan tot 1937 toen het 1ste perron van het nieuw gebouwde Muiderpoortstation, gelegen voor de Wijttenbachstraat in gebruik werd genomen.

3 Stedebouwkundige aanleg Oosterparkbuurt en Dapperbuurt:

3.1 Stedebouwkundige structuur:

Het stratenpatroon van de Oosterparkbuurt en de Dapperbuurt loopt voornamelijk in NO-ZW richting met verschillende haaks hierop staande dwarstraten. Het pre-stedelijke straten- en slotenpatroon werd dan ook in deze buurten voor een groot gedeelte gerespecteerd. Verkeersaders naar het centrum toe zijn de Wibautstraat (aanleg vlak na de oorlog), de weg westelijk van het Oosterpark ('s-Gravezandestraat-Oosterpark-Beukenweg/plein), en de Linnaeusstraat. De in dezelfde richting lopende Dapperstraat is van wijkbelang (o.a. markt). Verkeersaders in NO-ZW richting zijn de Mauritskade en de Eerste Oosterparkstraat-Wijttenbachstraat.
Binnen dit raamwerk van haaks op elkaar staande hoofdwegen zijn de overige straten en dwarsstraten aangelegd. Uitzonderingen hierop vormen de Andreas Bonnstraat (verbinding tussen de Oosterparkstraten en de Mauritskade), de Vrolikstraat (langs een bocht aan de vroegere spoorlijn gebouwd) en de Pontanusstraat

langs de huidige spoordijk. De Oosterparkbuurt en Dapperbuurt zijn vooral bebouwd met de standaard speculatiebouw: een smal drie ramen breed huis met een straatverdieping, een eerste, een tweede, een derde en een kapverdieping. Betere bebouwing ontstond direct rond het Oosterpark en aan de Weesperzijde. De blouw-blokkken zijn van het gesloten blok type zoals gebruikelijk in dejaren 1875-1900.
Enkele van deze blokken zijn niet voor woningbouw benut. Dit geldt met name voor het terrein van het Oosterpark met ten noorden hiervan liggende (tot aan de Mauritskade) "overheids"be-bouwing (Tropenmuseum, universiteitsgebouw, Elizabethgesticht). Het Onze Lieve Vrouwe Gasthuis en het Burgerziekenhuis vormen enkele andere voorbeelden van niet-woningbouw. De brede Wibaut-straat met hieraan grotere kantoorgebouwen ontstond na WO II en na afbraak van de vroegere spoorlijn en het Weesperpoortstation.

3.2 Oorspronkelijke en contemporaine bijzondere stedebouwkundige waarden:
Als enige meer bijzondere stedebouwkundige waarde is het Oosterpark met de er omheenliggende weg en bebouwing te noemen. Drie zijden van het park zijn op een hoek van 90 graden op elkaar geplaatst, met eromheen gesloten straatwanden (vgl. het Sarphati-park, en op een groter schaal Central Park, New York). De parkaanleg is een ontwerp van architect L.A. Springer uit 1890, en is een goed voorbeeld van een laat 19e eeuwse landschapstuin. Samen met de eromheenliggende bebouwing vormt het park een goed voorbeeld van de laat 19e eeuwse visie op het stedelijk groen in een woonomgeving. De parkaanleg was in 1894 voltooid, en recent met behoud van het oorspronkelijk concept opgehoogd en gereno-veerd.

4 <u>Architectuur Oosterparkbuurt en Dapperbuurt:</u>

4.1 Architectonische kenmerken:
De architectuur van de Oosterparkbuurt en Dapperbuurt is ondanks de reputatie toch van een divers karakter: rijkere laat 19e eeuwse architectuur langs de Amstel, rond het Oosterpark en in de Tweede Oosterparkstraat, en vooral zeer eenvoudige architec-tuur (ook wel revolutiebouw genoemd) uit dezelfde periode in de overige delen van de wijk.
De rijkere architectuur bestaat voornamelijk uit aaneenge-schakelde herenhuizen met drie tot vier woonlagen en een kapver-dieping, soms ook voorzien van souterrain en bel-etage. Alle in de bouwtijd gebruikelijke neo stijlen komen hier voor, doch het eclecticisme met hierin een grote renaissance component over-heerst. In tegenstelling met de volkswoningbouw in de wijk komt hier dus meer variatie voor. Goede voorbeelden hiervan zijn Weesperzijde 32-33A uit 1885-1887 (eclecticistisch, architect A.L.van Gendt), Weesperzijde 24-28 uit 1887-1888 (historiserend in verschilende stijlen, architect A. Salm), Oosterpark 79 uit 1887 (neo-renaissance, architect A.W. Weissman), en als een wat later voorbeeld Linnaeusstraat 45-51 uit 1905 (architect J. Molenaar).
Het overgrote deel van de Oosterpark- en Dapperbuurt bestaat uit beleggersbouw van matige kwaliteit, ook wel revolutiebouw genoemd. Deze bouw is voornamelijk te vinden in de Dapperbuurt en

ten zuiden van het Oosterpark (b.v. Derde Oosterparkstraat en Vroliikstraat). Karakteristiek: Straatverdieping, eerste, tweede en derde verdieping, kapverdieping. Een pand is verder vrij smal (drie ramen breed) en ong.10 meter diep. Gevel van baksteen met veelal enige historiserende details. Veel van deze goedkopere bouw is in de laatste 15 jaar in het proces van stadsvernieuwing vervangen door nieuwbouw.
Door de beschikbaarheid van goedkope bouwgrond in deze inventarisatiewijk zijn verschillende stichtingen/ziekenhuizen/fabrieken etc. in het eind 19e/begin 20e eeuw naar deze wijk toegetrokken. Bekende architecten hebben in dit kader gebouwd: A.L.van Gendt (Burgerziekenhuis, Linnaeusstraat 89, 1889-1891, neo-renaissance), M.A. en J. van Nieuwkerken (Koloniaal Museum, 1914-1922, neo-renaissance), Jos.Th.J. Cuypers (O.L.V. Gasthuis, Oosterpark 9, 1907-1909, traditionalisme), F.A. Eschauzier (kantoor Beiersche Bierbrouwerij, Mauritskade 14, 1937, Delftse school)

4.2 Architectuurhistorische waarden:
Enkele panden en complexen in de Oosterparkbuurt en de Dapperbuurt hebben een grotere architectuurhistorische waarde.
Dit geldt met name voor een groot deel van de Weesperzijde en dan vooral nrs. 32-33A uit 1885-1887 (eclecticistisch, architect A.L.van Gendt) en Weesperzijde 24-28 uit 1887-1888 (historiserend in verschilende stijlen, architect A. Salm).
Het complex van het Burgerziekenhuis (Linnaeusstraat 1889-1891) van A.L. van Gendt is volledig opgetrokken in Hollandse neo-renaissance en zeer gaaf bewaard gebleven.
Bijzonder is ook het complex KIT (Koninklijk Instituut voor de Tropen, voorheen Koloniaal Museum) uit 1914-1922, architecten M.A. en J. Van Nieuwkerken. Laat voorbeeld van neo-renaissance, zeer goed bewaard gebleven.

5. Kaartmateriaal:
Jan Mol, plattegrond van Amsterdam, 1770
J.van Eck, De Amsterdamsche Schans en de Buitensingel, Amsterdam, 1948. Situatie langs de Buitensingel tusschen de Amstel en de Oetewalerweg in 1870, Situatie langs de Buitensingel en de Zeeburgerdijk van den Oetewalerweg tot de grens in 1870.
Plan van Niftrik, 1867.
Loman, kadastrale kaart van Amsterdam, 1876.
Plan Kalff, 1878.
Opmeting Amsterdam, Dienst P.W., 1945-55, Situatiekaarten met toestand van 1882, 1892, 1902, 1905, 1908, 1929, 1932.
Plattegrond 1:2000, 1988.
Plattegrond 1:5000, 1988.

6. Literatuurlijst:
D' Ailly, A.E., "De wijzigingen in Amsterdams plattegrond in de achttiende en negentiende eeuw, in: Zeven eeuwen Amsterdam, deel IV, Amsterdam, 1942-1950, 293-305.
Asselbergs, A.L.L.M., Oxenaar, R.W.D., De Wilde, E.L.L., Wijsenbeek, L.J.F., Berlage 1856-1934, Amsterdam, 1979.
Eck, J. van, De Amsterdamsche Schans en de Buitensingel, Amsterdam, 1948.
Emeis, M.G., Amsterdam buiten de grachten, Amsterdam, 1983.

Fanelli, G., Moderne Architectuur in Nederland 1900-1940, Den Haag, 1978.
Hoeve, C. van der, Louwe, J., Amsterdam als stedelijk bouwwerk, een morfologische analyse, Nijmwegen, 1985.
Meijer, J.de, "De bouwkunst der negentiende eeuw in Amsterdam, Zeven eeuwen Amsterdam, deel V, Amsterdam, 1942-1950.
Roy van Zuydewijn, H.J.F., Amsterdamse Bouwkunst 1850-1940, Amsterdam, 1969.
Wattjes, J.G., Warners, F.A. Amsterdam Bouwkunst en Stadsschoon 1306-1942, Amsterdam, 1943.

MIP-AMSTERDAM
Wijk 2; Pijp, Oosterparkbuurt, Transvaalbuurt, Dapperbuurt, Indischebuurt

---

1. Inleiding:

Het gebied van MIP-inventarisatiewijk 2 ligt globaal genomen ten zuiden en ten oosten van de vroegere Singelgracht.
Het gebied wordt in het noorden begrensd door de Singelgracht en het Lozingskanaal, ten oosten wordt het begrensd door de Westelijke Merwedekanaaldijk, ten zuiden wordt het gebied begrensd door de Ringvaart, de Lutmastraat, de Pijnackerstraat en de van Hilligaertstraat, en ten westen wordt het gebied begrensd door de Boerenwetering.
MIP-wijk 2 is overwegend volgebouwd tussen 1880 en 1920. Een uitzondering hierop wordt gevormd door de Indischebuurt. Het zuidelijk deel hiervan dateert van 1922-1930.
De oorspronkelijke bodem bestaat uit veengrond die ontstaan is door rotting van plantenresten. Voordat met bebouwing werd begonnen bracht men meestal zandlagen aan ter ophoging. Tot ong. 1925 werd zand in een droge vorm met de hand opgebracht met gebruikmaking van kruiwagens. Na deze tijd ging met over tot de natte methode waarbij het zand opgesproten werd. Hierbij was een langere inklinktijd noodzakelijk.
Het gebied ligt op ong. -1 tot -3 meter beneden NAP. De afwatering geschied door middel van gemalen op het IJ-Amsterdam en dan op het IJsselmeer.
In de pre-stedelijke situatie ligt ten westen van de Amstel de Buytevelds Polder, en ten oosten van de Amstel ligt de Over Amstelse Polder. Het gebied had een voornamelijk agrarische functie (veeteelt en tuinbouw), met hiertussen verspreid hofstedes en pleziertuinen. Het werd door enkele verbindingswegen vanuit Amsterdam doorsneden.
Langs de oevers van de Amstel lopen doorgaande wegen in zuidelijke richting. Het Outewaalse Pad is de verbinding tussen de stad (vanuit de Muiderpoort) en de Watergraafsmeerpolder. Het Outewaalsepad zou in de latere stedelijke situatie de Linnaeusstraat worden, het verlengde hiervan, de Middenweg in de Watergraafsmeer, heeft zelfs de naam behouden.
Haaks op deze radiaalwegen loopt het stelsel van sloten en toevoerwegen naar de boerderijen. De richting is over het algemeen van zuid-west naar noord-oost. Belangrijke paden waren het Heer Oetjespad en het Oliphantspad in de latere Oosterparkbuurt en het Saagmolenpad langs de Saagmolensloot in de latere Pijp.
Een belangrijk water in het pre-stedelijke gebied was de Boerenwetering. Het was tot ver in de 20e eeuw een aanvoerroute van landbouwproducten uit de rond de stad liggende boerderijen. De Amstel was en is nog steeds een verbindingswater naar het zuiden. De Saagmolensloot lag op ongeveer de plaats van de latere Albert Cuypstraat, met een verbinding naar de Amstel. Op beide oevers van de Saagmolensloot stonden zaagmolens die in het begin van de 20e eeuw gesloopt werden. De noordelijke grens van MIP wijk 2 is de nog bestaande Singelgracht. De bolwerken aan deze gracht werden in het midden van de 19e eeuw vergraven en de gracht werd op vele plaatsen rechtgetrokken. De Ringsloot is de zuidelijke grens van

het inventarisatiegebied en bestaat nog steeds als Ringvaart. Het is in feite het boezenwater van de Watergraafsmeer. Het Nieuwe Diep oostelijk van het inventarisatiegebied was ontstaan door aanleg van de zeedijk. Door uitdieping van het Nieuwe Diep en uitdieping van de Nieuwe Vaart werd in de tweede helft van de 19e eeuw een diepzeehaven geschapen met verbinding naar de oostelijke eilanden.
Door dit pre-stedelijke gebied werd in 1843 de Rhijnspoorweg aangelegd met het station op het huidige Rhijnspoorplein. Het was de spoorverbinding tussen Amsterdam en Utrecht.Het traject liep ter plaatse van de huidige Wibautstraat en bleef tot ong. 1940 bestaan. De Oosterspoorweg van de HIJSM werd ong. 1875 aangelegd en vormt de grens van de huidige Indischebuurt. De tegenwoordige dijk dateert van na 1900.
De Oosterbegraafplaats werd ong. 1900 voor de bouw van het Koloniaal Museum (tegenwoordig Tropeninstituut) ontruimd.

2. Ontstaansgeschiedenis van de Indischebuurt:
In het totaal uitbreidingsplan van Van Niftrik uit 1866 was ter plekke van de Indische buurt een rij- en wandelpark gepland met o.m. een renbaan, een militair exercitieveld, en een fabriekster-rein. Verder was op bescheiden schaal villabouw centraal in het aan te leggen park geprojecteerd. Het totaalplan werd bij de bestuurderen echter te duur bevonden. Mede door het ontbreken van onteigeningsmogelijkheden stierf het dan ook een snelle dood.
Op 25 februari 1897 doen B&W een voordracht aan de Gemeenteraad om tot de gedeeltelijke vaststelling van een uitbreidingsplan te komen tussen de Pontanusstraat (Dapperbuurt), en de Hoogduits-Israelitische begraafplaats aan het Nieuwe Diep. Het was slechts een deel-plan. Alleen het stratenpatroon ten noorden van de 2e Atjehstraat werd vastgelegd. De straten liepen voornamelijk in oost-west richting en sloten aan op de al bestaande bebouwing in de Dapperbuurt. Een noord-zuid as werd gevormd door de Sumatra-straat. De oostelijke begrenzing van dit plan was de latere Molukkenstraat, de noordelijke grens was de Zeeburgerdijk. Een plattegrond uit 1901 geeft een duidelijk beeld van het plan. Op 30 mei 1900 besloot de raad de ontworpen straten namen te geven van eilanden in de Indische archipel. Ook bij latere uitbreidingen in deze buurt is hieraan vastgehouden. Het waren vooral projectont-wikkelaars die de door hen opgekochte gronden ten westen van de Sumatrastraat in exploitatie brachten. Het gebied ten oosten van de Sumatrastraat werd volgebouwd door de woningbouwverenigingen. Deze werkten veelal op een ideeele grondslag.
Een uitbreidingsplan voor de het overige gedeelte van de Indische buurt wordt pas op 9 october 1918 door de Raad goedgekeurd. Het was opgesteld door de directeur van PW, Ir.Bos. Het plan moet echter gezien worden als een samenvoeging van eerdere plannen van P.H. van Niftrik uit 1912, en een schetsplan van Van der Mey uit 1913. Van Niftrik had een deelplan ontwikkeld in opdracht van de particuliere belegger "Maatschappij voor Grondbezit en Grondcre-diet". Tevens werd er door Bos een geraamteplan ontwikkeld waarbij de uitbreiding opgedeeld werd in vijf vakken. Het lag in de bedoeling dat de vakken in het geraamteplan verdeeld zouden worden tussen de woningbouwverenigingen en de eigenbouwers. Het econo-misch tij zat echter tegen, en in 1922 werd besloten alle gronden uit te geven aan particuliere beleggers en wel volgens het erfpachtstelsel. Ook wordt er een commissie "Indische Buurt"in het leven geroepen die zal zorgen voor "een harmonische bebouwing en een goed stadsbeeld. In de jaren 1922-1927 wordt de Indische buurt in snel tempo volgebouwd.

3. Stedebouwkundige aanleg Indischebuurt:

3.1 Stedebouwkundige structuur:

De Indische buurt werd op natuurlijke wijze begrensd door de in het westen al aanwezige spoordijk, de Ringvaart in het zuiden, De Israelitische begraafplaats en het Nieuwe Diep in het oosten, en de Nieuwe Vaart in het noorden. De in het eind van de 19e eeuw aangelagde schietbaan ten noorden van de Borneostraat heeft de bebouwing van dit gebied uitgesteld tot ong.1910. De Javastraat en Insulindeweg zijn aansluitend op de 1e van Swindenstraat en de Wijttenbachstraat in de Dapperbuurt aangelegd. Het pre-stedelijke slotenpatroon is slechts ten dele in het oudste deel van de Indische Buurt gevolgd. Samenvattend heeft de pre-stedelijke situatie niet veel invloed gehad op de stedebouwkundige structuur. Het stedebouwkundig plan voor het noord-westelijk deel van de Indische buurt werd door de raad op 24 mart 1897 goedgekeurd en staat ook wel bekend als het "plan Groenewegen". Groenewegen was directeur van de exploitatiemaatschapij die dit plan ook uitvoerde. Het betrof hier het terrein tussen de Borneo-, Sumatra-, Tweede Atjeh- en Celebesstraat. De straten liepen voornamelijk in oost-west richting, maar volgden slechts ten dele de vroegere poldersloten. Het gesloten bouwbloktype wordt nog steeds toegepast, en de binnenterreinen zijn hierbij ondiep. De Javastraat (bredere winkelstraat) en de Balistraat zijn flauw gebogen straten. Een bredere noord-zuid as wordt gevormd door de Sumatrastraat. De brede Borneostraat loopt diagonaal aan de noordkant van de wijk en vormt een verbinding tussen het spoorwegviaduct in de Zeeburgerdijk en het Javaplein. Aan de westzijde grenst deze uitbreiding aan de al bestaande spoorweg.

Het plan uit 1909 tot bebouwing van de gronden ten noordoosten van de Borneostraat tot aan de Molukkenstraat vormt een breuk met de 19e eeuwse traditie. Na inwerkingtreding van de Woningwet (1902), werd de op deze wet geente gemeentelijke bouwverordening van 1905 afgekondigd. Belangrijkste resultaat van deze verordening was het verdwijnen van de alkoofwoning, de woningen werden dus ondieper maar breder. Bezonningsvoorschriften hadden ten gevolge dat straten veelal in noord-zuid richting werden aangelegd. Het waren veelal woningbouwverenigingen die deze gronden exploiteerden.

Het uitbreidingsplan uit 1918 voor de rest van de Indische buurt laat de Insulindeweg als zeer brede centrale as in oost-west richting zien. De verlenging van de Javastraat vormt een verdere oost-west verbinding. Verkeersassen in noord-zuid richting zijn de verlenging van de Molukkenstraat en de nieuw aangelegde Soembawastraat. Tussen deze bredere verkeersassen werden korte besloten straten aangelegd afgewisseld door soms grote pleinen. De oostgrens van deze stadsuitbreiding werd gevormd door de Israelitische begraafplaats. De terreinen oostelijk van deze begraafplaats werden na 1928 ingericht als (Flevo)park. Er kan kortom gesteld wordden dat de stedebouwkundige structuur van deze laatste uitbreiding van de Indische buurt waarschijnlijk sterk is beinvloed door het stedebouwkundig plan van Berlage voor Nieuw-Zuid dat eerder geconcipieerd was.

3.2 Oorspronkelijke en contemporaine bijzondere stedebouwkundige waarden:

Het patroon van gebogen staten in het oudste gedeelte van de Indische Buurt vormt een bescheiden breuk met de 19e eeuwse traditie van rechte smalle straten die het vroegere slotenstelsel

volgden. Een meer bijzondere stedebouwkundige waarde vormen de noord-zuid gerichte straten ten noord-oosten van de Borneostraat. Hier wordt de breuk met de 19e eeuw volledig.
Het uitbreidingsplan uit 1918 voor de rest van de Indische buurt vertoont in zijn uitgangspunten sterke overeenkomsten met het plan van Berlage voor Amsterdam zuid met brede verkeerswegen (Insulindeweg, Molukkenstraat) waartussen verkeersarme besloten woongebieden voorzien waren (en ook zo uitgevoerd). In de Indische buurt was echter een grotere bevolkingsdichtheid dan in Amsterdam zuid voorzien, dus smallere straten en ondiepere binnenterreinen. Het vrijwel vierkante Sumatraplantsoen is een van Amsterdams grootste open pleinen (geen bijzondere stedebouwkundige waarde).

4. Architectuur Indischebuurt:

4.1 Architectonische kenmerken:
Het oudste door particuliere beleggers bebouwde gedeelte van de Indische Buurt is wat de architectuur betreft volledig in de laat 19e eeuwse traditie opgetrokken. Smalle diepe woningen met een voor en achterkamer waartussen een alkoof. Verder een keuken, gang en (voor)kamer. De drie ramen brede gevel werd meestal in een eenvoudige neo-renaissance stijl versierd. Standaard bij deze bouwwijze zijn een straatverdieping, een 1e, 2e, 3e en een zolderverdieping. Een plat dak sluit deze panden af.
De woningcooperaties die tussen 1905 en 1915 de gebieden tussen Sumatrastraat en Molukkenstraat bebouwden gaven opdracht tot het bouwen van ondiepere maar bredere woningen. De complexen beslaan daardoor soms verscheidene straatlengtes, en kenmerken zich door een soms monotone herhaling. Dwarskappen zijn de regel bij deze bouw. De gevels kenmerken zich meestal door het rationalisme. Bekende architecten die hier bouwden waren o.a. Berlage, van der Pek, Gulden en Geldmaker, Lelieman.
Het laatste deel van de Indische buurt (1922-1930) werd weer bebouwd door particuliere beleggers. De gevels werden in de verstrakte variant van de Amsterdamse school uitgevoerd. Sobere baksteenarchitectuur van evenwichtige verhoudingen. De architectuur heeft echter minder allure dan die van b.v. de Rivierenbuurt (gelijktijdig bebouwd), hoewel dit gedeelte van de Indische Buurt waarschijnlijk veelal door dezelfde architecten is uitgevoerd. Z.g. schortjesarchitectuur kwam ook in deze buurt wel voor. Hierbij ontwierp een bekend architect de voorgevel, terwijl tekenaars of architecten direct in dienst van de aannemer het interieur en de achtergevel ontwierpen. Het complex op de hoek van de Insulindeweg en de Celebesstraat met gevels van Wijdeveld is hier een goed voorbeeld van. De plattegrond gaat meestal uit van een centraal liggende hal, waaromheen de verschillende vertrekken gegroepeerd zijn.

4.2 Architectuurhistorische waarden:
De architectuur in de Indischebuurt is over het algemeen van een marginale tot redelijke kwaliteit. Toch zijn her en der complexen van een hogere architectuurhistorische waarde neergezet.
De Coöperatieve Bouwvereniging Rochdale gaf in 1910 aan architect J.E.van der Pek opdracht tot het ontwerpen van het woningcomplex Molukkenstraat 66-72, Balistraat 128-144, 1e Atjehstraat 135-151. Het complex werd in 1910 opgeleverd. Het complex is opgetrokken in een sobere door het classicisme beïnvloedde stijl. Uniek in dit bouwplan is de gemeenschappelijke tuin die ook voor gebruik door de bewoners der bovenverdiepingen bedoeld was. Het openlaten van de korte zijde van het bouwblok vergrootte de lichtinval op de

achtergevels.
Het Berlagiaans rationalisme is vooral vertegenwoordigd door en complex woningen van Berlage zelf: Javastraat 128-130, Javaplein 20-38, Balistraat 129-141, Lankatstraat 1-11 en 2-12 en Benkoelenstraat 1-11 en 2-12. In opdracht van de vereniging "De Arbeiderswoning" werd dit complex door Berlage in 1912 ontworpen. Uiteindelijke bouw geschiedde in 1915.
Een goed voorbeeld van de expressionistische fase van de Amsterdamse School is het voornoemde complex woningen uit 1920 aan de Insulindeweg 2-30, de Celebesstraat 68-79 en de Tominstraat 2-8. De gevels van dit complex zijn ontworpen door architect Wijdeveld. Het credo van Wijdeveld was dat architectuur op te vatten was als een organische eenheid. Typisch voor de gevels van woningcomplexen van Wijdeveld is de ritmische herhaling van de veelal kleine ramen en de opvallende band waarmee de ramen op de bovenste verdieping aaneengeschakeld zijn.

4.3 Renovatie/vernieuwingen:
De Indische Buurt is een stadsvernieuwingsgebied. Vele panden uit de oudste bouwfase van deze buurt zijn vervangen door nieuwbouw, zoals b.v. in de Madurastraat.
In snel tempo worden nu ook kunststof kozijnen aangebracht in de vensters van de comlexen van de woningbouwverenigingen die tussen 1910 en 1920 gebouwd zijn. Deze woningbouwcomplexen zijn bouwtechnisch van een hoge kwaliteit zodat deze na een renovatiebeurt weer lange tijd meekunnen.
Het deel uit het laatste uitbreidingsplan van de Indische Buurt (1922-1930) stelde de stadsvernieuwers voor grotere problemen. Door een onvoldoende inklinken van de bouwgrond na de zandophoging zijn veel van deze panden sterk gaan verzakken, en dit soms al binnen 10 jaar na de bouw. Veel van de complexen uit het zuidelijk deel van de Indische Buurt zijn dan ook vervangen door nieuwbouw. Het spreekt sterk voor het toenmalige kunnen van de stedebouwkundig ontwerpers dat het stratenpatroon bij deze vervangingen volledig aangehouden wordt.

5. Kaartmateriaal:
Jan Mol, plattegrond van Amsterdam, 1770
J.van Eck, De Amsterdamsche Schans en de Buitensingel, Amsterdam, 1948. Kaart in Situatie in 1870 langs de Buitensingel en de Zeeburgerdijk.
Plan van Niftrik, 1867.
Loman, kadastrale kaart van Amsterdam, 1876.
Plan Kalff, 1878.
Opmeting Amsterdam, Dienst P.W., 1945-55, Situatiekaarten met toestand van 1882, 1892, 1902, 1905, 1908, 1929, 1932.
Plattegrond 1:2000, 1988.
Plattegrond 1:5000, 1988.

6. Literatuurlijst:
D' Ailly, A.E., "De wijzigingen in Amsterdams plattegrond in de achttiende en negentiende eeuw, in: Zeven eeuwen Amsterdam, deel IV, Amsterdam, 1942-1950, 293-305.
Asselbergs, A.L.L.M., Oxenaar, R.W.D., De Wilde, E.L.L., Wijsenbeek, L.J.F., Berlage 1856-1934, Amsterdam, 1979.
Eck, J. van, De Amsterdamsche Schans en de Buitensingel, Amsterdam, 1948.
Emeis, M.G., Amsterdam buiten de grachten, Amsterdam, 1983.
Fanelli, G., Moderne Architectuur in Nederland 1900-1940, Den Haag, 1978.

Hoeve, C. van der, Louwe, J., Amsterdam als stedelijk bouwwerk, eenorfologische analyse, Nijmwegen, 1985.
Meijer, J.de, "De bouwkunst der negentiende eeuw in Amsterdam, Zeven eeuwen Amsterdam, deel V, Amsterdam, 1942-1950.
Roy van Zuydewijn, H.J.F., Amsterdamse Bouwkunst 1850-1940, Amsterdam, 1969.
Spijker, P., De Indische Buurt -geschiedenis van een Amsterdamse wijk-, doctoraalscriptie VU, Amsterdam, 1983.
Wattjes, J.G., Warners, F.A. Amsterdam Bouwkunst en Stadsschoon 1306-1942, Amsterdam, 1943.

MIP-AMSTERDAM
Wijk 2; Pijp, Oosterparkbuurt, Transvaalbuurt, Dapperbuurt, Indischebuurt

---

1. Inleiding:

Het gebied van MIP-inventarisatiewijk 2 ligt globaal genomen ten zuiden en ten oosten van de vroegere Singelgracht.
Het gebied wordt in het noorden begrensd door de Singelgracht en het Lozingskanaal, ten oosten wordt het begrensd door de Westelijke Merwedekanaaldijk, ten zuiden wordt het gebied begrensd door de Ringvaart, de Lutmastraat, de Pijnackerstraat en de van Hilligaertstraat, en ten westen wordt het gebied begrensd door de Boerenwetering.
MIP-wijk 2 is overwegend volgebouwd tussen 1880 en 1920. Een uitzondering hierop wordt gevormd door de Indischebuurt. Het zuidelijk deel hiervan dateert van 1922-1930.
De oorspronkelijke bodem bestaat uit veengrond die ontstaan is door rotting van plantenresten. Voordat met bebouwing werd begonnen bracht men meestal zandlagen aan ter ophoging. Tot ong. 1925 werd zand in een droge vorm met de hand opgebracht met gebruikmaking van kruiwagens. Na deze tijd ging met over tot de natte methode waarbij het zand opgesproten werd. Hierbij was een langere inklinktijd noodzakelijk.
Het gebied ligt op ong. -1 tot -3 meter beneden NAP. De afwatering geschied door middel van gemalen op het IJ-Amsterdam en dan op het IJsselmeer.
In de pre-stedelijke situatie ligt ten westen van de Amstel de Buytevelds Polder, en ten oosten van de Amstel ligt de Over Amstelse Polder. Het gebied had een voornamelijk agrarische functie (veeteelt en tuinbouw), met hiertussen verspreid hofstedes en pleziertuinen. Het werd door enkele verbindingswegen vanuit Amsterdam doorsneden.
Langs de oevers van de Amstel lopen doorgaande wegen in zuidelijke richting. Het Outewaalse Pad is de verbinding tussen de stad (vanuit de Muiderpoort) en de Watergraafsmeerpolder. Het Outewaalse Pad zou in de latere stedelijke situatie de Linnaeusstraat worden, het verlengde hiervan, de Middenweg in de Watergraafsmeer, heeft zelfs de naam behouden.
Haaks op deze radiaalwegen loopt het stelsel van sloten en toevoerwegen naar de boerderijen. De richting is over het algemeen van zuid-west naar noord-oost. Belangrijke paden waren het Heer Oetjespad en het Oliphantspad in de latere Oosterparkbuurt en het Saagmolenpad langs de Saagmolensloot in de latere Pijp.
Een belangrijk water in het pre-stedelijke gebied was de Boerenwetering. Het was tot ver in de 20e eeuw een aanvoerroute van landbouwproducten uit de rond de stad liggende boerderijen. De Amstel was en is nog steeds een verbindingswater naar het zuiden. De Saagmolensloot lag op ongeveer de plaats van de latere Albert Cuypstraat, met een verbinding naar de Amstel. Op beide oevers van de Saagmolensloot stonden zaagmolens die in het begin van de 20e eeuw gesloopt werden. De noordelijke grens van MIP wijk 2 is de nog bestaande Singelgracht. De bolwerken aan deze gracht werden in het midden van de 19e eeuw vergraven en de gracht werd op vele plaatsen rechtgetrokken. De Ringsloot is de zuidelijke grens van het inventarisatiegebied en bestaat nog steeds als Ringvaart. Het is in feite het boezemwater van de Watergraafsmeer. Het Nieuwe Diep oostelijk van het inventarisatiegebied was ontstaan door aanleg van de zeedijk. Door uitdieping van het Nieuwe Diep en

uitdieping van de Nieuwe Vaart werd in de tweede helft van de 19e eeuw een diepzeehaven geschapen met verbinding naar de oostelijke eilanden.
Door dit pre-stedelijk gebied werdin 1843 de Rhijnspoorweg aangelegd met het station op het huidige Rhijnspoorplein. Het was de spoorverbinding tussen Amsterdam en Utrecht. Het traject liep ter plaatse van de huidige Wibautstraat en bleef tot ong. 1940 bestaan. De Oosterspoorweg van de HIJSM werd ong. 1875 aangelegd en vormt de grens van de huidige Indischebuurt. De tegenwoordige dijk dateert van na 1900.
De Oosterbegraafplaats werd ong. 1900 voor de bouw van het Koloniaal Museum (tegenwoordig Tropeninstituut) ontruimd.

2 Ontstaansgeschiedenis Transvaalbuurt:
In de pre-stedelijke situatie ontstaat al enige stedelijke bebouwing. Deze is vooral te vinden langs de Transvaalkade en wel ten westen van de Linnaeusstraat.
Ook de bebouwing ten oosten van de Linnaeusstraat dateert nog uit de pre stedelijke tijd: het was volgebouwd met de Oostelijke gasfabriek. In een later stadium werd de gasproductie hier beëindigd. Een gedeelte van deze gasfabriek werd behouden als gasverdeelstation. Het vrijgekomen gebied ten oosten van de Linnaeusstraat werd toen bebouwd met garages, opslagplaatsen, een zwembad, een school etc.
De verdere opbouw van de Transvaalbuurt was mogelijk nadat het terrein in 1896 door de gemeente Amsterdam werd geannexeerd ten koste van de gemeente Nieuwer-Amstel. Het zou echter nog 10 jaren duren voordat de eerste stadsbebouwing hier inderdaad ook verrees. De Dapperbuurt en de Oosterparkbuurt lagen immers dichter bij het centrum, en waren nog niet voltooid.
Het terein van de latere Transvaalbuurt was het eigendom van twee bouwmaatschappijen die dus tezamen ong. 25 ha in eigendom hadden. De al bestaande bouwplannen volgden het slotenstelsel. Op 17 juni 1903 werd het plan om aesthetische reden door Burgemeester en Wethouders verworpen. Een der leden merkte op dat het plan was "van de oude richting van dat ambtenaartje, dat zo goed rechte lijnen kan trekken". Voor een goede oplossing refereerde men aan Berlage.
Het raadsbesluit van 23 december 1903 stelt het stratenplan en de bebouwing voor het gebied tussen de Maritzstraat en de Linnaeusstraat vast. Ontwerper van dit plan was H.P. Berlage. Dit plan zou later nog enkele malen gewijzigd worden.
Met de feitelijke bouw wordt begonnen in 1906: het complex Linnaeusstraat 74-96, Pretoriusstraat 1 en 2. Architect was weer H. P. Berlage.
Het stratenplan rond het Transvaalplein werd rond 1912 ook door H. P. Berlage ontworpen. Berlage moest hierbij rekening houden met de al bestaande bebouwing aan de Transvaalkade. In de jaren na 1912 zou dit terrein volgebouwd worden met een eveneens door Berlage ontworpen bebouwing.
Met het raadsbesluit van 3 december 1912 werd het stratenplan ten westen van de Maritzstraat geheel volgens de modernste inzichten vastgesteld: brede doorgaande straten, met hiertussen smallere korte straten, veelal onder een hoek geplaatst. Dit deel van de Transvaalbuurt zou tussen 1912 en 1926 volgebouwd worden.

3 Stedebouwkundige aanleg Transvaalbuurt:

3.1 Stedebouwkundige structuur:
De begrenzing van de Transvaalbuurt lag besloten in de spoorlijnen

westen van de Linnaeusstraat (o.a. Transvaalkade 6-9). De gevels van beide hebben een neo-renaissance vormgeving. De huizen Transvaalkade 6-9 hebben de traditionele indeling met souterrain, bel-etage, eerste en kapverdieping. De gevels zijn rijk gedetailleerd.
De bebouwing na de annexatie van het gebied van de Transvaalbuurt begint in 1906 aan de Linnaeusstraat en loopt door tot ong. 1925 aan de latere Wibautstraat.
Het meest oostelijk deel van dit gebied bestaat voornamelijk uit eenvoudige etagewoningen van woningbouwverenigingen en particuliere beleggers. Standaard hier is een verdieping op straatniveau (al of niet met winkelruimtes), een eerste een tweede, een derde en een kapverdieping. Ten gevolge van de woningwet liggen de inpandige trappehuizen bij deze bouw al direct aan de gevel, terwijl de woningen geen alkoof meer hebben. Het gaat dus voornamelijk om brede, maar ondiepe wongen (lichttoevoer). Goede voorbeelden van deze bouw zijn Linnaeusstraat 74-96, Pretoriusstraat 1 en 2 uit 1906 van architect Berlage, en het complex retiefstraat 3-33 uit 1909 van architect Visser. Stilistisch zijn deze gevels soms meer rationalistisch, soms meer traditioneel uitgevoerd.
Stedebouwkundig ontworpen complexen ontstaan in een later stadium, ongeveer vanaf 1915. Ze bestaan veelal uit een mengeling van hoogbouw en laagbouw. Een voorbeeld is het de al eerder genoemde sober-rationalistische complex van architect Berlage uit 1915. Dit is gegroepeerd rond het Transvaalplein en de Transvaalstraat en de Transvaalkade.
Een verder voorbeeld is het eveneens eerder genoemde complex uit 1920-24 van de architecten Gratama en Versteeg. Dit is gegroepeerd rond de Schalk Burgerstraat en de Kraaipanstraat. Hier vooral stedelijke hoogbouw voor de doorgaande verkeerswegen en besloten laagbouw in een oud Hollandse bouwstijl voor de terreinen hierachter. Het meest westelijke gebied van de Transvaalbuurt werd uitgevoerd in de rustige en evenwichtige laat Amsterdamse schooltrant. Een goed voorbeeld is het complex Afrikanerplein 1-21 etc. uit 1928 van architect Roodenburgh. Ook het complex President Steijnplantsoen 1-17 etc, ong. 1925, waarschijnlijk architect Boterenbrood is hier een goed voorbeeld van. Opvallend bij deze complexen zijn de platte daken. Dit in tegenstelling tot de gelijktijdig uitgevoerde bebouwing van de wijk Nieuw Zuid (met pannen bedekte kappen). De schoonheidscommissie heeft dit voor de Transvaalbuurt kennelijk niet voorgeschreven.

4.2 Architectuurhistorische waarden:
Vooral de twee complexen van architect Berlage, n.l. het complex aan de Linnaeusstraat 74-96 etc. uit 1906 en het complex rond het Transvaalplein 1-37 etc uit ong.1915. Deze complexen laten goed de ontwikkeling van Berlage als stedebouwer en ontwerper van woningbouw zien.
Verder vooral het complex uit 1920-24 rond de Schalk Burgerstraat en de Kraaipanstraat van de Architecten Gratama en Versteeg. Een goed voorbeeld van een stedebouwkundig ontwerp en tevens een belangrijk werk uit het oeuvre van beide architecten.

4.3 Renovatie/vernieuwingen:
Ook in de Transvaalbuurt wordt stadsvernieuwing gepleegd. Deze kwam echter door de relatief kwalitatief goede bouw slechts in een laat stadium op gang. Het stedelijk beleid was toen al meer gericht op behoud van het goede in plaats van kaalslag en nieuwbouw.

ten oosten, ten westen en ten noorden, en in het water van de ringvaart ten zuiden van de wijk. De Transvaalbuurt kreeg door deze barrières een heel besloten karaketer. Tot ong. 1925 liepen de treintracées ter hoogte van het maaiveld. Lange wachttijden voor sproorwegovergangen waren hiervan het gevolg. Pas na ong.1935 kwam hierin verandering. Er werden spoordijken aangelegd met tunnels ter hoogte van de Maritzstraat en de Linnaeusstraat.
De Transvaalbuurt heeft twee doorgaande wegen in noord-zuid richting: n.l. de Linnaeusstraat en de Maritzstraat. Het zijn beide verbindingswegen tussen de Watergraafsmeer en het centrum van de stad.
Binnen de Transvaalbuurt is de as Pretoriusstraat-Krugerstraat-President Steynstraat een verbinding in oost-west richting.
Belangrijke knooppunten/pleinen zijn het Steve Bikoplein, het Krugerplein en het Afrikanerplein. Het Transvaalplein heeft een meer besloten karakter.
Het stratenpatroon ten oosten van de Linnaeusstraat bestaat vooral uit haaks op elkaar staande korte rechte wegen. Dit gebied heeft van oorsprong een industrieel karakter. De doorlopende Polderweg vormt hier een verbinding in oost-west richting.
In het oudste deel van de Transvaalbuurt (tussen Linnaeusstraat en de Maritzstraat) komen nog wel lange rechte straten als de Retiefstraat en de Linnausstraat voor. De reden is waarschijnlijk de ligging van de spoorbaan ten noorden van de Transvaalbuurt.
Het gebied ten westen van de Maritzstraat bestaat naast de doorgaande wegen (President Steynstraat-Krugerstraat en Transvaal-kade) uit een vrij besloten bebouwing met korte straatwanden. Dit geheel volgens de stedebouwkundige inzichten van de eerder genoemde H.P. Berlage. Hij heeft het stratenpatroon echter niet zelf ontworpen.

3.2 Oorspronkelijke en contemporaine bijzondere stedebouwkundige waarden:
Van een bijzondere stedebouwkundige waarde is het complex rond het Transvaalplein. Het werd in 1912 ontworpen door H.P.Berlage. Bijzonder hier is de a-symmetrische vorm van het Transvaalplein. De ziudelijke zijde van het plein loopt parallel met de Transvaal-kade, terwijl de Transvaalstraat waar dit plein aan ligt niet parallel loopt met de Transvaalkade. Er is hier voornamelijk laagbouw neergezet, maar de delen die aansluiten op de rest van de Transvaalbuurt bestaan uit etagebouw met vier woonlagen.
Het complex van de arhitecten J.Gratama en G.Versteeg rond de Schalk Burgerstraat heeft eveneens enige stedebouwkundige waarde. Het werd tussen 1920 en 1924 opgetrokken. Rond de Schalk Burger-straat is hoogbouw neergezet, terwijl de besloten straten erachter voorzien zijn van laagbouw. Poortgebouwen in de Schalk Burger-straat geven toegang tot deze laagbouw.
De bebouwing van Berlage aan de Linnaeusstraat hoek Pretorius-straat (ong.1906) heeft duidelijk een poortfunctie aan de oostkant van de Transvaalbuurt. Hetzelfde is het geval met de bebouwing aan de uiterste westkant (President Steynplantsoen) van de Transvaalbuurt. Deze is waarschijnlijk van architect Boterenbrood, en dateert van ong.1925.

4 Architectuur Transvaalbuurt:

4.1 Architectonische kenmerken:
De pre-stedelijke bebouwing van de Transvaalbuurt bestaat uit de vroegere Oostergasfabriek ten oosten van de Linnaeusstraat uit ong. 1880 en de middenstandshuizen langs de Transvaalkade ten

De complexen van Berlage en Gratama werden hierdoor behouden, echter wel met plastic ramen en andere vereenvoudigingen.
De stadsvernieuwers zijn zeer ver gegaan met het complex Tugelaweg 91-126, bouwjaar 1926, architect Hulshoff. De sobere baksteengevels werden hier van een overigens fraaie pleisterlaag voorzien. Het complex is hierdoor (en door de nieuwe balkons en ramen) wezenlijk veranderd.
Het meest westelijke deel van de Transvaalbuurt is nog volledig in originele staat.
Op straatniveau zijn ook enkele wijzigingen doorgevoerd. Doel hiervan is vooral vermindering van het doorgaande verkeer en vermindering van de snelheid hiervan. Dit komt tot uiting in de aanleg van verkersdrempels en het creëren van éénrichtingsverkeer. De situatie op het Steve Bikoplein en het Transvaalplein is ingrijpend gewijzigd door de aanleg van kinderspeelplaatsen.

5. Kaartmateriaal:
Jan Mol, plattegrond van Amsterdam, 1770
J.van Eck, De Amsterdamsche Schans en de Buitensingel, Amsterdam, 1948. Situatie langs de Buitensingel tusschen de Amstel en de Oetewalerweg in 1870, Situatie langs de Buitensingel en de Zeeburgerdijk van den Oetewalerweg tot de grens in 1870.
Plan van Niftrik, 1867.
Loman, kadastrale kaart van Amsterdam, 1876.
Plan Kalff, 1878.
Opmeting Amsterdam, Dienst P.W., 1945-55, Situatiekaarten met toestand van 1882, 1892, 1902, 1905, 1908, 1929, 1932.
Plattegrond 1:2000, 1988.
Plattegrond 1:5000, 1988.

6. Literatuurlijst:
D' Ailly, A.E., "De wijzigingen in Amsterdams plattegrond in de achttiende en negentiende eeuw, in: Zeven eeuwen Amsterdam, deel IV, Amsterdam, 1942-1950, 293-305.
Asselbergs, A.L.L.M., Oxenaar, R.W.D., De Wilde, E.L.L., Wijsenbeek, L.J.F., Berlage 1856-1934, Amsterdam, 1979.
Eck, J. van, De Amsterdamsche Schans en de Buitensingel, Amsterdam, 1948.
Emeis, M.G., Amsterdam buiten de grachten, Amsterdam, 1983.
Fanelli, G., Moderne Architectuur in Nederland 1900-1940, Den Haag, 1978.
Hoeve, C. van der, Louwe, J., Amsterdam als stedelijk bouwwerk, een morfologische analyse, Nijmwegen, 1985.
Meijer, J.de, "De bouwkunst der negentiende eeuw in Amsterdam, Zeven eeuwen Amsterdam, deel V, Amsterdam, 1942-1950.
Roy van Zuydewijn, H.J.F., Amsterdamse Bouwkunst 1850-1940, Amsterdam, 1969.
Wattjes, J.G., Warners, F.A. Amsterdam Bouwkunst en Stadsschoon 1306-1942, Amsterdam, 1943.