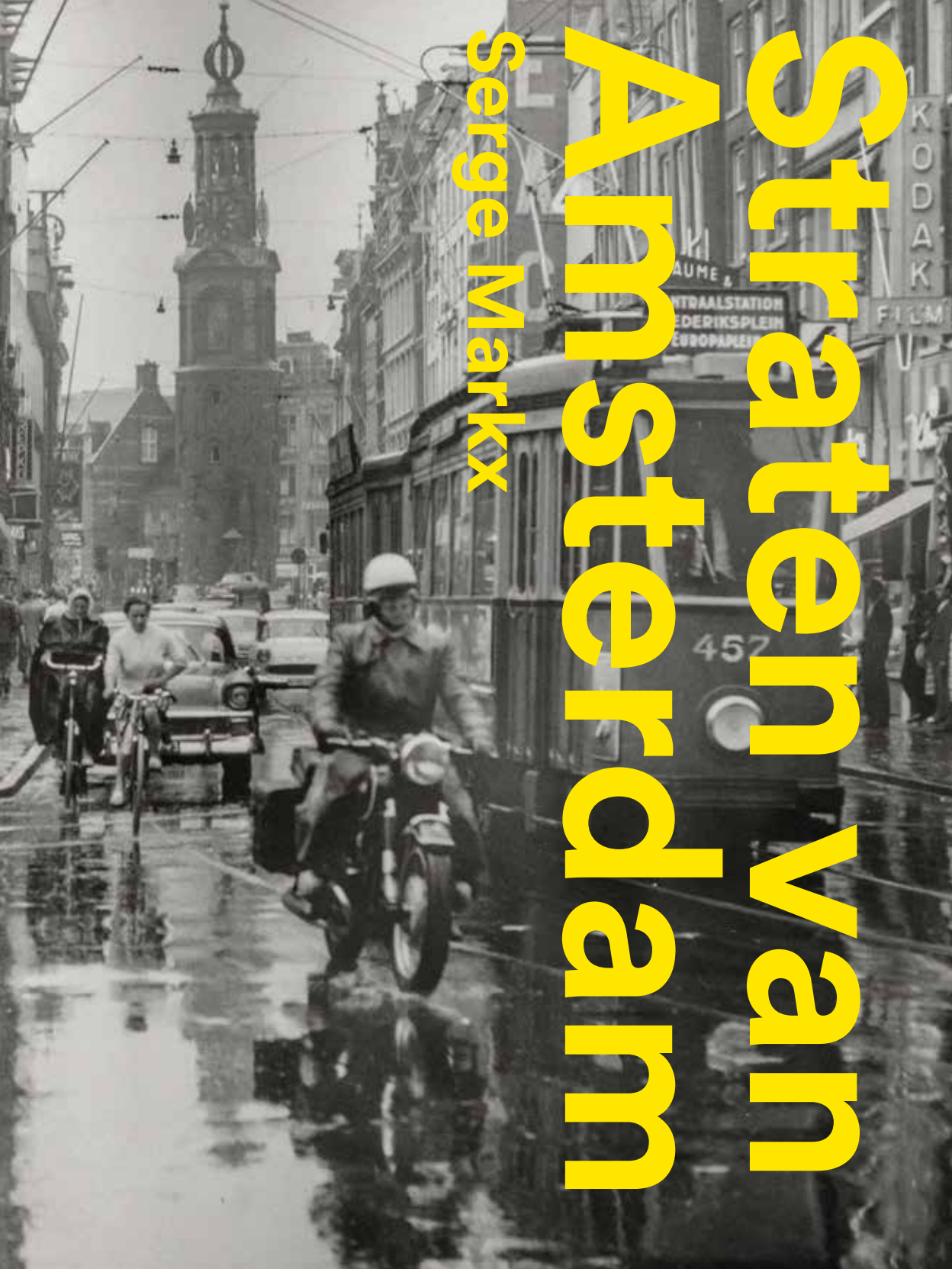


Strateten van Amsterdam

Serge Markx



Stratzen van Amsterdam

Serge Markx



BENS DORP'S
CACAO

SPOOR'S
MOSTERD



NEDERL.
LOYD



SCHROEDER
NORTH
HAYES
ERSE & CO
PLAZA 13

DE GUIP

86





In 1889 was het Centraal Station klaar. Hiermee werd Amsterdams weidse open havenfront afgesloten. Dat uitzicht was definitief weg. Tegelijkertijd was het station de redding van de binnenstad. Vanaf het station ontwikkelden zich winkelstraten met grandeur.

5 kilometer havenfront

Het IJ was altijd een groot open water; een soort binnenzee van de Zuiderzee, nu het IJsselmeer. In de 16e, 17e en 18e eeuw was hier een wereldhaven van 5 kilometer breed. Hier lagen de grote zeilschepen; de enorme handelsvloot. Maar het IJ werd stiller, slibde dicht en de moderne stoomschepen hadden een grotere diepgang. In het water stond verstilld de Nieuwe Stadsherberg. Aan de zuidkant van de stad lag eeuwenlang de omwalling van de halve cirkel van de grachtengordel. Met aan de noordkant de wereldhaven was Amsterdam misschien wel de mooiste stad ter wereld.

Den Haag besloot

Rond 1865 besloot de liberale minister-president Thorbecke (1798-1872) dat het Amsterdamse Centraal Station aan het IJ moest komen. Daarvoor werd in de periode 1860-1870 een eiland in het IJ aangelegd. Dat had meerdere betekenissen. De minister-president besliste nu wat er in Amsterdam gebeurde. De tijd dat Amsterdam een soort vrije stadstaat was, was definitief voorbij. De stad bleek een gewone gemeente in het koninkrijk. De 'Republiek Amsterdam' boog voor de regering.

↴

Vogelvluchtopname met Prins Hendrikkade, Open Havenfront, Centraal Station, de Sint Nicolaaskerk, 1920

←

Luchtfoto van het Stationseiland, 1950

Stationsplein

Ten tweede werd de stad van een water- een landstad. Het spoor werd belangrijker dan de scheepvaart. Bovendien was het station een symbool van het moderne Nederland: de spoorwegen werden aangelegd, het onderwijs verbeterde, de industrie bloeide. Voor het grootste deel van de bevolking was Nederland tot 1860 een soort ellendig ontwikkelingsland, een 'koninkrijk van sloppen'. In de periode van 1870 tot 1900 werd de basis gelegd voor het moderne welvarende Nederland. En daarvan was het Centraal Station een machtig symbool.

Het Centraal Station is ook de eindhalte van veel tramlijnen. Achterop de trams zaten brievenbussen die bij het station geleegd werden. De post werd dan via het hoofdpststation verspreid over de hele wereld.

Het is een blijvend knooppunt van mensenstromen. Het station, ontworpen door de architect Cuypers (1827-1921) is te beschouwen als de poort tussen Centrum en Noord, zoals het Rijksmuseum van dezelfde Cuypers de poort tussen Centrum en Zuid vormt. Pierre Cuypers kwam uit Roermond en was geïnspireerd door de katholieke architectuur. Dat Cuypers zulke enorme 'katholieke kathedralen' in het protestantse Amsterdam zette, ergerde velen.

→

Drukte bij het Stationsplein. Om 8.30 uur in de ochtend stromen de forensen naar hun werk in de stad, 1960.





Stationsplein

Schiphol

Ondanks de enorme groei en capaciteit van Schiphol en de luchtvaart blijft het Centraal Station de belangrijkste stadspoort naar het Centrum. Station Zuid is daarnaast in opkomst en verbindt het zakencentrum van de Zuidas direct met Schiphol. Maar voor het centrum van de prachtige en inmiddels al te toeristische binnenstad blijft het Centraal Station de hoofdingang van de stad. Zoals dat 6 eeuwen lang daarvoor de haven in het IJ was.

←

Centraal Station, Jacob Olie, 1897

↳

Centraal Station, 1956. Op de achtergrond de rooms-katholieke Sint Nicolaaskerk, Prins Hendrikkade nummers 73-77. Op de voorgrond een tram van lijn 9.





Elke dag lopen vele tienduizenden mensen over het Damrak. Iedereen lost op in de eindeloze deinende mensenzee. Tienduizenden toeristen kijken en consumeren. Er zijn dan ook veel winkels en eettentent voor toeristen.

Rond 1200 woonden hier de eerste Amsterdammers. Zij leefden op terpjes, door lage dijkes beschermd tegen het water van de Amstel en het IJ. In 1400 was het Damrak onderdeel van de zeer bedrijvige haven tussen het IJ en de Dam. Bij het IJ legden de grote zeeschepen aan, in het Damrak lagen kleinere boten voor de binnenvaart. De pakhuizen aan de Warmoesstraat stonden, net als nu nog, met hun achterkant in het water. 'Rak' betekent 'recht stuk water', dat hier dus op de Dam uitkomt. Er leefden drieduizend mensen in het stadje.

Centrum van de wereldhandel

In 1663 was Amsterdam al langere tijd het centrum van de wereldhandel. 'Alles wat er bestaat in de oude of nieuwe wereld is hier te vinden', schreef een Brit in dat jaar. Burgers en geen edelen of bisschoppen bestuurden de stad. Het Damrak – 'Het Water' – was een centraal deel van het kloppende stadshart.

Het winkelaanbod was indrukwekkend. Informatie speelt een grote rol in de handel, en er waren veel boekdrukkers, uitgevers en boekverkopers. Het Damrak was een nieuwscentrum. Het reisverslag van de overwintering op Nova Zembla werd een bestseller, in vijf talen uitgegeven. Uitgever Blaeu, die een nog steeds wereldberoemde atlas

←
Damrak, 1940

Damrak

maakte, had de bekendste winkel op het Damrak. Blaeu was ook de vaste leverancier van de VOC. Er waren hotels, herbergen en je kon er natuurlijk eten. Het Damrak was een van de belangrijkste plekken in de wereld.

Van waterstad naar landstad

In 1914 was het Damrak totaal veranderd. Door de bouw van het dominerende Centraal Station in 1889 werd Amsterdam aangesloten op het spoornet. Het weidse uitzicht op het IJ was weg. En sinds 1904 was het station het begin- en eindpunt van trams. Ook andere grote gebouwen bepaalden de uitstraling, zoals het Victoria Hotel uit 1890, de Beurs van Berlage uit 1903 en De Bijenkorf uit 1915. Het toerisme werd al groot. Er kwam een toeristenbureau, de voorloper van het huidige amsterdam&partners marketing. In 1912 werden al 10 duizend gidsen over Amsterdam gedrukt. Het Damrak werd de enige Amsterdamse straat met de grandeur van Parijs of New York.

U strelen uw tong?

In 1947 kwam Chinees restaurant Hong Kong, met als leus: 'U strelen uw tong? U eten bij Hong Kong.' De 'verhamburgerisering' van het Damrak begon in 1963, met de opening van hamburgerrestaurant Wimpy. Nu zijn er talloze toeristenwinkels.

→

Damrak, Breitner, 1908

↳

Damrak, Bernard Eilers, 1907



