

Bastiaan de Greef en Willem Springer, architecten van een veranderende stad (1856-1890)¹

Guido Hoogewoud

Nog in 1873, enkele jaren voor de bouw van het Centraal Station, beschreef de Italiaan Edmondo de Amicis Amsterdam als 'een onmetelijke en ordeloze stad, een Venetië in het grote en ruwe, een oude hoofdstad van een volk van reuzen op de uitmondingen van een monster-rivier gebouwd, om als haven voor een vloot van tienduizend schepen te dienen; een droefgeestige, strenge stad, die een gevoel van stomme verbazing wekt, waar-

over men behoefte heeft na te denken.'² De schrijver verwonderde zich over de waterstad *sui generis* 'een archipel van eilanden' (afb. 1).³ Om in economisch opzicht aan het imago van een provincieplaats te ontsnappen moest Amsterdam opnieuw gaan bloeien, zo was de overtuiging van notabelen en politici. De opening van het Noordzeekanaal in 1876 en de bouw van het Centraal Station (1882-1889) sloten de stad aan op nieuwe interna-



Afb. 1. H. Dilcher, vogelvluchtk kaart van Amsterdam, gedrukt en uitgegeven door Seyffardt's boekhandel, 1857

tionale handelsnetwerken via hernieuwde ontsluiting over de open zee, maar evenzeer door nieuwe landconnecties en de daarmee gepaard gaande transformatie tot landstad. De herrijzenis van Amsterdam als havenstad die door de spoorwegen verbonden werd met de continentale hoofdsteden, gaf de stad ook een belangrijk aandeel in het nieuwe tijdperk van industrialisering waarin Nederland langzaam terecht kwam. Kortom, er was sprake van een economische en culturele bloeiperiode, die wel de Tweede Gouden Eeuw wordt genoemd.⁴ Het gaf nieuwe groei-impulsen die al snel tot aanzienlijke ruimtelijke en infrastructurele transformaties zouden leiden. Het transformatieproces van een zeventiende-eeuwse waterstad naar een kosmopolitische handels- en industriestad was ingrijpend, terwijl ook de omvang en het inwonertal vrijwel verdubbelde. In het oude Amsterdam lag het initiatief niet bij het gemeentebestuur, maar bij de vrije markt. De overheid was regulerend en faciliterend. Onderwijs, bestuur en openbare voorzieningen behoorden tot haar wettelijke taken en het was de taak van het gemeentelijk bouwbedrijf, in het bijzonder van de stadsarchitecten, om daar vorm aan te geven.

Dit artikel is gewijd aan de stadsarchitecten Bastiaan de Greef (1818-1899) en de assistent-architect Willem Springer (1815-1907), die in de periode 1856/1858-1890 aan het hoofd stonden van het gemeentelijk bouwbedrijf. Als stadsarchitecten waren zij veelzijdige ontwerpers en druk bezette bouwers die Amsterdam begeleidden in het grote proces van stedelijke veranderingen. Bij afwezigheid van egodocumenten over hun loopbaan en taakopvatting, spreekt hun oeuvre in het tekeningenarchief van Publieke Werken. Een bijzonder gegeven is dat de bewaard gebleven schetsboeken van Willem Springer uit de periode 1858-1873 fungeren als bloemlezing van de opdrachtportefeuille. Zij zijn gebruikt om de werkzaamheden van beide architecten te reconstrueren, tegen de achtergrond van de snel veranderende stad. Als stadsarchitecten lijken zij schuil te gaan achter het imposante imago van de stadsingenieur Johannes Gerhardus van Niftrik (1833-1907). Deze had in zijn autobiografie het nieuwe Amsterdam beschreven als samenvallend met zijn ambtsperiode; aan zijn collega's, de stadsarchitecten, besteedde hij nauwelijks aandacht.⁵

Tot dusver was weinig bekend over de rol van De Greef en Springer in het transformatieproces, maar naar blijkt is hun bijdrage van grote en van soms verstrekkende betekenis geweest voor het huidige Amsterdam.

De organisatie van Publieke Werken

De Greef en Springer stonden in de traditie van de stadsbouwmeesters die verantwoordelijk waren voor aanleg van openbare werken en het onderhoud van de stad.⁶ Het van oorsprong zeventiende-eeuwse Stadsfabriekambt was sinds 1777 onderverdeeld in drie departementen: 1. de waterbouwkunde, 2. de graaf- en modderwerken, en 3. *de architecture civilis* of burgerbouwkunde. Tot 1820 stond Abraham van der Hart (1747-1820) aan het hoofd van het derde departement. Hij droeg zorg voor alle openbare gebouwen, zoals het stadhuis, de kerken met bijgebouwen, de beurzen, de torens en poorten, de sluizen en bruggen, de

waagegebouwen, vleeshallen en magazijnen en werkhuisen van de stad.⁷ Geleidelijk werd het Stadsfabriekambt in fasen verder omgevormd tot een omvangrijk gemeentelijk technisch apparaat dat toegerust was op de transformatie van Amsterdam.⁸ Na 1870 zou deze Dienst der Publieke Werken de ontwikkeling en uitvoering van alle grote stedenbouwkundige plannen en bouwprojecten controleren, tot zij vanaf 1980 in fasen werd ontbonden. De negentiende-eeuwse geschiedenis van deze dienst is, voorzover het haar functioneren onder technische leiding betreft, een decennium geleden kleurrijk en gedetailleerd te boek gesteld.⁹ Ook is in de geschiedschrijving ruim aandacht geschonken aan een selectie beeldbepalende nieuwe gebouwen die in de tweede helft van de negentiende eeuw werden neergezet, zoals het Paleis voor Volksvlijt van Cornelis Outshoorn en de Amsterdamse werken van Neerlands bekendste architect van de negentiende eeuw, Petrus Josephus Hubertus Cuypers.¹⁰ Het aandeel van de stadsarchitect als ontwerper en bouwkundige in stadsdienst binnen Publieke Werken is echter onderbelicht en daarmee onduidelijk gebleven.¹¹

De politieke aansturing van Publieke Werken

Ten stadhuize was de Thesaurie en vanaf 1824 de wethouder Financiën verantwoordelijk voor Publieke Werken. In 1850 werd voor de dienst een wethouderschap ingesteld. Het was een betekenisvolle verandering want het technisch apparaat was nu direct binnen B & W vertegenwoordigd. H.J. Koenen werd de eerste wethouder die met deze taak werd belast (1849-1851).¹² Zijn opdracht om 'voor de stad vele bezuinigingen tot stand te brengen', stond haaks op een enorme achterstand in onderhoud, moeilijk aanstuurbaar personeel, een niet-efficiënte bedrijfsvoering en een gebrekkige administratie. Bovendien moest de wethouder elke uitgave aan de raad verantwoorden.¹³ Zijn opvolger, de koopman/assuradeur B. J. Momma stelde in 1851 een Inspecteur Publieke Werken aan. Deze werd belast met het toezicht over en de inspectie van de organisatie. Het leidde niet tot verbetering want de nieuwe inspecteur, Willem Anthonie Froger (1812-1883), stond naast en niet boven de twee reeds in functie zijnde directeuren. Allard Cornelis Pierson (1801-1870) was directeur Stadsfabriekambt van 1840-1856 en was opgeleid als militair ingenieur. Johannes van Maurik (1812-1893) was directeur Stadswaterwerken in dezelfde periode en had Amsterdam vanaf 1828 gediend met een onderbreking van 1838 tot 1845, toen hij stadsarchitect van Utrecht was. De ommekeer kwam tijdens het korte wethouderschap (1854-1857) van de architect Isaac Warnsinck (1811-1857), die in 1851 in de raad werd verkozen en in 1854 tot wethouder werd benoemd. Met hem kreeg Amsterdam een vakwethouder, gezaghebbend binnen en buiten de architectenwereld. Hij had geschiedenis geschreven met het nieuwe Huis van Bewaring in Amsterdam aan het Kleine Gartmanplantsoen (1845-1850, in samenwerking met J.G. van Gendt), dat hij na een studiereis naar Engeland volgens de nieuwste principes van het gevangeniswezen had ontworpen.¹⁴ Warnsinck vond 'dat de tegenwoordige toestand onhoudbaar was geworden' en legde in 1855 een rapport aan de raad voor over de organisatie van Publieke Werken.¹⁵

De reorganisatie van 1856

Warnsinck heeft de grondslagen gelegd voor een dienst die vanaf 1856 meer dan honderd jaar de technische arm van het stadhuis is geweest in beheer, onderhoud en uitbreiding van Amsterdam. Als remedie voor de gebrekkige coördinatie tussen de Inspecteur Publieke Werken en de twee directeuren van Stadswerken en Gebouwen koos de wethouder voor een nieuwe organisatie met drie hoofdamtbenaren naar expertise: de Stadsingenieur, de Stadsarchitect en de Directeur *bij* de Publieke Werken.¹⁶ De stadsarchitect was verantwoordelijk voor de levering van materialen en de aanbesteding en onder zijn bevel stonden de opzichters, bazen en ander personeel.¹⁷ Alleen hij ontwierp de overheidsgebouwen: 'Aan hem is het ontwerpen van alle plans tot het daarstellen van nieuwe gebouwen opgedragen. Onder zijn toezicht staan 'alle gebouwen, woningen, torens poorten, barrières enz. aan de stad behoorende en van stadswegen onderhouden wordende, benevens alle bruggen, binnen en buiten de stad.'¹⁸ De ingenieur had het beheer over de water- en aardwerken, zoals de waterkeeringen, duikers, dijken en kaden, evenals de straatverlichting, reiniging, gas- en waterleidingen en het landmeten.¹⁹ Het was dan ook vanzelfsprekend dat de opdracht voor het uitbreidingsplan buiten de Singelgracht aan hem werd opgedragen. In 1873 werd een directeur-generaal over de Publieke Werken aangesteld, boven de stadsarchitect en de stadsingenieur.

Warnsinck schreef zelf de instructie voor de nieuwe, door de hoofdamtbenaren strak geleide organisatie, die met bibliotheek en archief van de Stadstimmertuin naar het stadhuis verhuisde. Een jaarbegroting, in te dienen in juni van het voorafgaande jaar, moest financiële tegenvallers voorkomen.²⁰ Een eigen praktijk werd voor de hoofdamtbenaren uitgesloten. 'Zij mochten geene andere openbare betrekking vervullen, noch voor particulieren als architect of ingenieur werkzaam zijn.'²¹ Dit voorschrift lijkt soepel te zijn gehanteerd. Zo heeft De Greef voor de Amsterdamsche Vereeniging tot het bouwen van Arbeiderswoningen tussen 1876 en 1883 774 woningen ontworpen.²² Ook Springer ontwierp samen met zijn zoons particulier werk op het bureau, zoals door Adriaan Willem Weissman (1858-1923), de latere opvolger van De Greef als stadsarchitect (1891-1894) wordt beschreven in zijn beschrijving van de gang van zaken op het bureau.²³

De stadsingenieur en stadsarchitect kregen de hoogste jaarweden, de stadsarchitect kreeg bovendien een assistent omdat naar Warnsinck stelde 'Hij naar ik meen de meeste hulp op zijn bureau behoeft, omdat bij hem het meeste teekenwerk moet verrigt worden, en tevens de bestekken bij de afdeeling onder zijn beheer meer uiteenlopend, dan bij de andere afdeelingen zullen zijn.'²⁴ Naast de politiek verantwoordelijke, maar technisch niet-deskundige wethouder moesten stadsarchitect en stadsingenieur rekening houden met vragen van raadsleden en van de raadscommissie van voorbereiding voor de Publieke Werken, die in 1873 als Commissie van Bijstand bij de Publieke Werken aan de inbreng van de raadsleden meer gewicht gaf.

Na instemming van de gemeenteraad voor het nieuwe model kreeg het oude driemanschap gedwongen ontslag. Pierson maakte na zijn Amsterdamse periode naam bij het Ministerie van Jus-

titie, waar hij onder andere het Huis van Bewaring aan de Rotterdamse Noordsingel (1862-1863) ontwierp. Over Van Maurik is over zijn werk na 1856 niets bekend. Froger had zich in Amsterdam gevestigd als architect; eerder had hij in 1849 naam gemaakt met een plan voor het Noordzeekanaal. De dankbare stad eerde hem in 1953 hiervoor met een monument.²⁵ Ook heeft hij het gebouw van de Nederlandse Bank aan de Oude Turfmarkt (1868-1869), het tegenwoordige Allard Pierson Museum, ontworpen.

De sollicitaties op de nieuwe ambten bieden zicht op een breed scala van toepasbare deskundigheid, variërend van timmerlieden, spoorwegopzichters, ingenieurs bij waterstaat, en aannemers tot molenmakers. Ook het ontslagen drietal reflecteerde op de nieuwe betrekkingen, maar zij bleken kansloos. Nieuwkomer Bastiaan de Greef werd uiteindelijk verkozen tot stadsarchitect.²⁶ Stadsingenieur werd Petrus van der Sterr, die in 1863 zou worden opgevolgd door Van Niftrik. Jacob Verhey (1815-1873) tenslotte, opgeleid als timmerman en van 1843-1856 stadsarchitect van Alkmaar, werd benoemd tot directeur *bij* de Publieke Werken.²⁷

De nieuwe garde: Bastiaan de Greef en Willem Springer

In zijn sollicitatiebrief schreef de toen 38-jarige Bastiaan de Greef 'dat de door hem in die betrekking verrigte werkzaamheden ten allen tijde zijn geweest van technischen aard en voornamelijk hebben bestaan in het maken van ontwerpen van allen aard met de daartoe betrekkelijke bestekken, begrotingen van



Afb. 2. Bastiaan de Greef, *Bouwkundig Weekblad* 1899

details, en het leiden der uitvoering [...] meer in het bijzonder van Bruggen en Gebouwen.²⁸ Voor Warnsinck moet hij dan ook de ideale kandidaat zijn geweest: hij kende het bedrijf en zijn tekentalent, waarvoor hij kon verwijzen naar het tekeningenarchief, kortom hij paste naadloos in de instructie. Weissman bevestigde dat: 'Wie zoo kon schetsen (als hij deed op het bureau) moest een bekwaam tekenaar geweest zijn.'²⁹ In zijn bibliotheek getuigt de vakliteratuur van een brede oriëntatie, die ook in latere terugblikken op zijn leven wordt bevestigd.³⁰

Bastiaan de Greef Jzn. was de zoon van Jan de Greef, de stadsarchitect van Amsterdam van 1820 tot 1834, en werd geboren op Paleis Noordeinde, waar zijn vader destijds de verbouwing leidde (afb. 2). Hij werd opgeleid in de praktijk van het vak bij zijn vader en studeerde aan de Academie van Beeldende Kunsten, destijds gevestigd in de bovenzalen van de Beurs op het Rokin.³¹ In 1834, het jaar van zijn vaders' overlijden, werd hij benoemd tot 'dessinateur bij het bouwen' bij de Stads Publieke Werken onder de directeur Stadswerken en Gebouwen Christiaan Willem Marinus Klijn (1788-1860) en commissaris van Publieke Werken Cornelis Alewijn (1788-1839).³² De overlevering heeft aan De Greef het ontwerp voor de Willemspoort (1838) toegeschreven, dat in de literatuur op naam staat van Alewijn,³³ een klassieke toeschrijvingskwesie, voortkomende uit de hiërarchie van het bureau.³⁴ Het zou zijn eerste project zijn geweest in een reeks van grote gebouwen, waarvan hij belast was met de uitvoering, zoals het Algemeen Rijks Entrepotdok (1827) aan de Rapenburgergracht en de Beurs van Zocher (1841).³⁵ Na zijn aanstelling tot assistent van het Stadsfabriekambt in 1845 kreeg hij in 1848 van Pierson, de opvolger van Klijn, de opdracht het open middenplein van de Beurs te overkappen. In 1856 volgde De Greefs benoeming tot stadsarchitect met ir. Frederik Willem van Gendt (1831-1900) als assistent-architect.³⁶

Na het vertrek van Van Gendt in 1858 werd Willem Springer (1815-1907) benoemd tot de nieuwe assistent. Hij was als telg uit een oud Amsterdams timmermansgeslacht een man van de praktijk (afb. 3)³⁷ wat door Springer in zijn sollicitatie als volgt onder woorden werd gebracht: 'Hij heeft ene volledige opleiding zo theoretisch als praktisch in de Bouwkunde van zijn jeugd af aan genoten.'³⁸ Wethouder J.J. Teding van Berkhout (1814-1880), de opvolger van Warnsinck, verwees naar die kwaliteit in zijn voordracht van Springer 'De tweede [Springer] is volgens ingekomen rapporten een zeer ervaren bouwkundige en heeft bij de uitvoering van belangrijke werken die ondervinding opgedaan, die hem tot deze betrekking benoemd zijnde, zozeer te stade kan komen. Hij kent deze stad, de stad zijner geboorte, heeft bij den opbouw der nieuwe koopmansbeurs alhier als opzichter dienst gedaan, was gunstig bekend bij mijn geachte voorganger door wiens aanbeveling hij bij de bouw van nieuwe huizen van arrest werkzaam is geweest en is nu bij 's-Rijks Waterstaat met onderscheiding en lof bekend. Ik voel mij dus onbeschroomd Springer voor te dragen ter benoeming van assistent architect in deze gemeente en vertrouw dat van zijne bekwaamheid, van zijn ijver en van zijne ondervinding belangrijke diensten voor en ten behoeve van Stads Publieke Werken moge verwacht worden.'³⁹ De Greef en Springer moeten elkaar dus goed hebben leren kennen bij het werk aan de Beurs van Zocher en het Entrepotdok,



Afb. 3. Willem Springer, ontwerper van het Muntgebouw uit 1886, tegenover Hendrick de Keyser, ontwerper van de bekroning van de Munttoren. Lithografie in *De Amsterdammer*, 14 november 1886

Springer als opzichter en De Greef als opzichter-tekenaar. Nu ontstond er een nieuw hiërarchisch werkverband, dat lang stand hield en resulteerde in een uitgebreid oeuvre.⁴⁰

Regie van de stad, 'Wat doen we en door wie': openbare orde en verkeer

De orderportefeuille van de stadsarchitect werd bepaald door de van rijkswege voorgeschreven taken en de stedelijke opdrachten. De rijkstaken vloeiden voort uit wetgeving, zoals bijvoorbeeld de schoolwetten van 1857 en van 1878. Het was aan de stadsarchitect om de wettelijke voorschriften te vertalen in het programma van eisen voor het schoolgebouw en het ontwerp te laten passen in de bestaande stad, en later ook in de stadsuitbreiding. Op stedelijk niveau was tussen 1856 en 1870 voor het liberale gemeentebestuur de vraag: 'Wat doen we en door wie', bepaald door een terughoudende opstelling. Dientengevolge droeg de stedelijke bouwportefeuille een faciliterend karakter. Veiligheid was een belangrijke prioriteit en kreeg ruime aandacht. Handhaving van de openbare orde door politie en brand-

weer stond centraal voor de stedelijke samenleving. Daar hoorde ook controle op naleving van de bouwverordening en de politieverordeningen bij.⁴¹ Oudere regelgeving hield geen gelijke tred met de realiteit: ongelukken met stoommachines en instortingen van ondeugdelijk gebouwde panden waren daarvan het bewijs. Ook ambities botsten met de realiteit; zonder plan kon de vrije markt niet bouwen, maar de stadsingenieur zag zijn ambitieuze uitbreidingsplan afgewezen als niet instrumenteel voor de bouwers van de nieuwe wijken.⁴² Rooilijnen waren voldoende en deze werden in het latere plan van directeur-generaal ir. J. Kalff (1831-1913) door de stadsingenieur vastgesteld.⁴³

Voor de handhaving van de openbare orde ontwierp de stadsarchitect politiebureaus, marktmeestershuisjes en belastingkantoren. De bouw van brandweerkazernes was een nieuw fenomeen dat voortkwam uit een reorganisatie van de brandweer. De aanleiding daartoe was de onbeheersbare brand die in 1871 de oostzijde van de Utrechtsestraat, bij de Botermarkt (het tegenwoordige Rembrandtplein) in de as had gelegd. De brandweerkazerne voor manschappen en materieel werd sindsdien een pijler van de nieuwe organisatie in het stadsbeeld.⁴⁴ Nieuwe ontwikkelingen op transportgebied zetten de stedelijke ruimte onder druk en maakten de vormgeving van infrastructuur tussen 1866 en 1890 tot een groeiend aandachtsgebied van de stadsarchitect, vooral

vanwege de bouw van bruggen. In 1861 stelde wethouder J.J. Teding van Berkhout⁴⁵ ingrijpende verkeersmaatregelen voor, gericht op de centrumfunctie van de Dam. De Halsteeg en de Doelenstraat (nu de Damstraat), de Beurssteeg (de latere, nu verdwenen Beursstraat aan de kop van het Rokin) en de Stilsteeg en de Gasthuismolensteeg (nu de Paleisstraat) werden verbreed, evenals de Muntsluis. De nieuwe Muntsluis hoorde tot het terrein van de stadsarchitect, maar de ontwerpen voor de nieuwe straatwanden van architecten als J.H. Schmitz, H.J. van den Brink en I. Gosschalk werden *niet* aan de stadsarchitect voorgelegd, maar aan de rooimeesters. Zij waren niet ondergeschikt aan de stadsarchitect en rapporteerden direct aan de wethouder voor de Publieke Werken.⁴⁶

De verschuiving van waterverkeer naar landverkeer had vergaande consequenties voor Amsterdam, in het bijzonder door de komst van de tram. In 1872 was de Amsterdamsche Omnibus Maatschappij opgericht, hetgeen vroeg om de aanleg van railinfrastructuur in de bestaande ruimte.⁴⁷ De realisering daarvan was strijdig met het traditionele straatleven van voetgangers, markten en uitstallingen. Punctualiteit kreeg prioriteit: de tram moest aansluiten op de aankomst- en vertrektijden van de spoorwegen. Voor het waterverkeer waren de consequenties ingrijpend. Traditionele houten ophaalbruggen werden vervangen door



Afb. 4. De Blauwbrug als dubbele houten basculebrug. Links het Joods jongensweeshuis Megadle Jethomiem (C. Outshoorn, 1865) en links de Mozes en Aäronkerk (A. Jager, 1867-1883)



Afb. 5. De nieuwe vaste Blauwbrug van Willem Springer (foto Pieter Oosterhuis, 1884-1885, Stadsarchief Amsterdam, Atlas Kok)

vaste bruggen en vele hoge stenen boogbruggen werden verlaagd. Wellicht nog meer dan de vervanging van individuele panden, gaf deze transformatie de stad een negentiende-eeuws aanzien onder verantwoordelijkheid van de stadsarchitect. Hij bepaalde de vormgeving van de nieuwe bruggen en drukte zo zijn stempel op het nieuwe aanzien van de radiaalstraten Utrechtsestraat en Leidsestraat en de toegangswegen naar het station Rhijnspoor (Weesperpoort) en het Centraal Station. Functie en voorkomen van de zeventiende-eeuwse stad ondergingen zo sluipend een transformatie. Het oude Amsterdam ging een nieuwe fase in, die vorm kreeg in een voordracht van 36 raadsbesluiten over het weg- en waterverkeer aan de gemeenteraad.⁴⁸ De scheidlijnen tussen architect en ingenieur zijn niet altijd duidelijk aan te geven, maar als Van Niftrik de invoeging van het tramlijnstelstel heeft bepaald, is de hand van de stadsarchitect zichtbaar in de stedenbouwkundige vormgeving van het gebied Amstel-Zwanenburgwal. Daar vormde de lange houten Blauwbrug met dubbele bascule (van het type Magere Brug) een probleem voor de tramlijn van het Rembrandtplein naar de Plantage en station Weespoort (afb. 4). De staandemast-route werd daarom verlegd van de Binnen-Amstel naar de Nieuwe Herengracht en de beweegbare Blauwbrug werd vervangen door een brede vaste brug. Deze eclectische brug met zijn gietijzeren bogen en monumentale lantaarns in natuursteen gaf Amsterdam in 1883, het jaar van de grote Koloniale In- en Uitvoerhandel Tentoonstelling, wereldstedelijke allure (afb. 5).

Het toenemende landverkeer bracht nog meer veranderingen. Voetgangers en verkeer werden gescheiden. Het trottoir, dat dusver alleen in de Kalverstraat en de Nieuwendijk aanwezig was, deed zijn intrede op de wegen naar de stations. Uitstallingen en markten werden verdreven uit de Sint Antoniesbreestraat en de Geldersekaade, zij moesten verhuizen naar het nieuwe

Waterlooplein. Voor de aanleg van dat plein werden de Leproze-gracht en de Houtgracht gedempt.

In vergelijking met Brussel en Antwerpen, waar de overkluizing van de Senne en de aanleg van boulevards en de Leien op de bastions uitingen waren van een grootstedelijke ambitie, waren de ingrepen in Amsterdam kleine stapjes in een geleidelijk, maar structureel proces van verandering.⁴⁹ Kon De Amicis de stad nog beschrijven als gebouwd op negentig eilandjes, bij iedere bocht zicht gevend op drie tot zes wipbruggen, dat beeld behoorde inmiddels tot het verleden.⁵⁰ De stad was verstrakt, geordend, meer aaneengesmeed en De Amicis zou haar in 1883 niet meer herkend hebben.

Het oeuvre van de stadsarchitect

Tussen 1856 en 1873 ontwierp het bureau van de stadsarchitect 28 bruggen en 34 overheidsgebouwen; tussen 1873 en 1890 kwamen daar nog eens vijfhonderd projecten bij. De verhouding tussen de architect en zijn assistent heeft niet geleid tot een duidelijk onderling afgrensbaar oeuvre. Weissman beschrijft hoe De Greef in het bureau zijn sporen naliet, overal lagen schetsen. Maar weinig tekeningen in het archief dragen diens signatuur en dateren bovendien uit de periode 1856-1858, dus vóór Springer werd aangesteld. Ook het gegeven dat de ontwerpen voor schoolgebouwen zijn gepubliceerd onder de naam van De Greef als stadsarchitect, maar zijn opgenomen in de schetsboeken van Springer, compliceert tot dusver een heldere toeschrijving van het oeuvre aan een van beiden. Springer was druk bezet en werd naast de later benoemde Weissman ook geassisteerd door zijn zoon Jan L[udovicus] Springer. Het was deze Jan Springer die bijvoorbeeld zijn handtekening plaatste onder een tekening voor een schoolgebouw in 's-Gravenmoer, dat tezamen met het ont-



Afb. 6. De Zeevismarkt op de Nieuwmarkt, 'standgezicht naar de Geldersekade', 1861 (Stadsarchief Amsterdam, schetsboek Willem Springer)

werp voor de Comeniusschool aan de Marnixstraat uit 1876 behoorde tot de tekeningenverzameling van Jan Springer.⁵¹ Hieruit blijkt de participatie van meerdere handen in het stedelijk architectenbureau. In de schetsboeken van Willem Springer lijkt het oeuvre tussen 1858 en 1871 samengevat als een bloemlezing van nieuwe stedelijke overheidstaken.⁵²

Op de Nieuwmarkt kreeg in 1861 de Zeevismarkt eindelijk een nieuw onderdak (afb. 6). Deze belangrijke publieksvoorziening had in 1841 op de Dam plaats moeten maken voor de Beurs van Zocher en was op de Nieuwmarkt sindsdien ondergebracht in een tijdelijk houten onderkomen. De nieuwe stenen markthal kreeg een geavanceerde kapconstructie in hout en ijzer op een middenpijler, en rond deze pijler, die aangesloten was op de nieuwe Duinwaterleiding, stonden de spoelbakken en de visbanken.⁵³ De gebruikers hadden echter kritiek op de inrichting, die zij ondoelmatig vonden.⁵⁴

In 1865 kwam het eerste politiebureau op de Noordermarkt tot stand. Het sinds 1808 provisorische stadhuis aan de Oudezijds Voorburgwal, het Prinsenhof, kreeg eveneens in 1856 een uitbreiding met een complex van trouwzalen (afb. 7). In 1869 maakte De Greef nogmaals een verbouwingsontwerp voor het Prinsenhof, nu voor de raadzaal op de eerste verdieping van de voormalige Admiraliteit. Er kwam een publieke tribune en de ventilatie moest worden verbeterd.⁵⁵ In de periode van 1873 tot 1890 kwam de stadsuitbreiding op gang en nam het aantal opdrachten aan de stadsarchitect navenant toe. Binnen de talrijke projecten lag naast een toenemend aantal politiebureaus en brandweerkazernes, het accent op bruggen en schoolgebouwen. Voor de stadsarchitect leidde dat tot taakverzwaring op het gebied van delegeren en coördineren; mede door de meer complexe aard van het werk en de procesmatige aanpak in de wereld van aanneming en uitvoering. De Greef werd meer nog dan vroeger de supervisor van een groep medewerkers, terwijl Springer met de uitvoering was belast. Zoals vermeld, werd Springer door zijn zoons geassisteerd en werd, overigens tot diens ongenoegen, in 1882 ter versterking van het bureau de reeds genoemde Weissman benoemd tot bouwkundige eerste klasse.⁵⁶ Deze was na zijn leertijd bij Springer in 1875, waar hij samen met diens zoons Jan L. en Jan B[ernard], bijgenaamd Ko, ervaring had opgedaan in de praktijk van het ontwerpen, niet onbekend met het bureau. Als ooggetuige kon hij het nageslacht dan ook

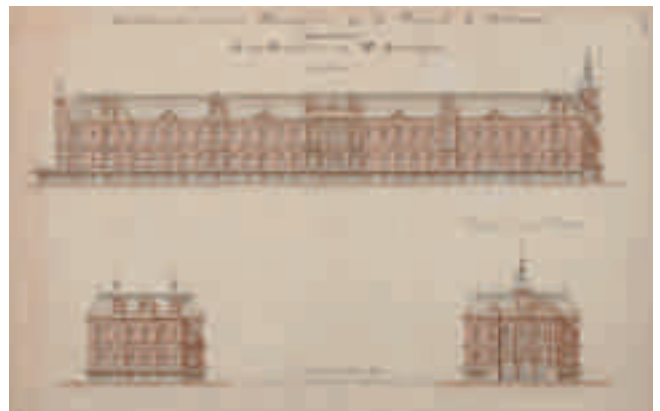


Afb. 7. Stadhuis voorgevel nieuwe aanbouw, B. de Greef, 1856 (Stadsarchief Amsterdam, tekeningenarchief Publieke Werken)

een uniek beeld geven van de hoofdrolspelers. Zoals hij schreef in zijn in memoriam voor De Greef: 'Hij behoorde niet tot degenen die hunne autobiografie al sinds jaren in een laadje hebben klaar liggen.'⁵⁷ Samen met Springer zette De Greef in 1879 zijn naam op het ontwerp voor een nieuw Beursgebouw dat wel het *magnum opus* van beiden had kunnen worden, maar zoals bekend, niet werd uitgevoerd (afb. 8). De Beursprijsvraag van 1884 zou uiteindelijk het ontwerp van H. P. Berlage, de winnaar van de derde prijs, in het vizier brengen.⁵⁸

Bruggen

De negentiende-eeuwse verandering van het zeventiende-eeuwse Amsterdam kan voor een belangrijk deel worden geïllustreerd met de bruggenbouw. Springer, die in de praktijk was opgeleid als waterbouwkundige, introduceerde nieuwe technieken en materialen. Het gietijzer deed zijn intrede als ligger bij vaste bruggen en bij de bascules van beweegbare bruggen.



Afb. 8. Schetsontwerp voor een Beursgebouw op het Damrak te Amsterdam, B. de Greef en W. Springer, 1879 (Stadsarchief Amsterdam, tekeningenarchief Publieke Werken)



Afb. 9. Brug 67 over de Prinsengracht (links) en brug 122 over de Leidsegracht (rechts), W. Springer, 1889 (Stadsarchief Amsterdam, fotocollectie)

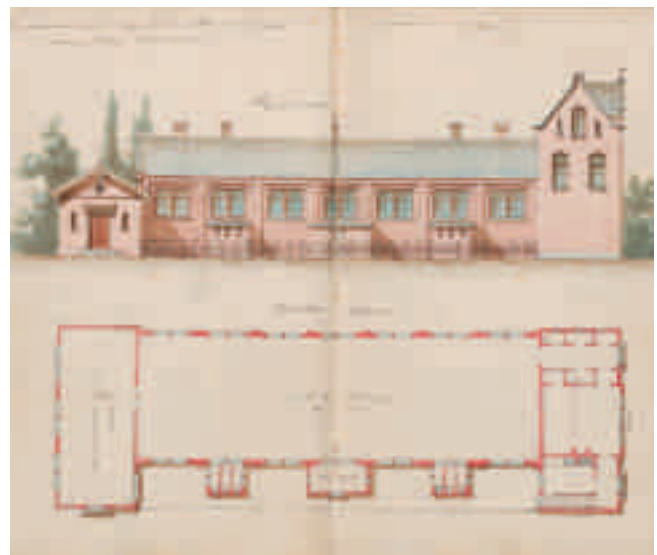
De Halvemaansbrug over de Amstel uit 1863 is het eerste voorbeeld van een categorie bruggen waarin eigentijds bewegingsmechaniek en materiaal gecombineerd werden met een monumentale vormgeving. In de radiaalstraten, zoals de Leidsestraat, de Utrechtsestraat, de Weesperstraat en de Vijzelstraat werden de bruggen verlaagd volgens een model dat beter paste bij de stad als ruimtelijke en stedenbouwkundige eenheid. Lagere liggerbruggen met natuurstenen pijlers namen de plaats in van hoge boogbruggen. Op de samenkomst van grachten kregen de bestaande drie bruggen een nieuwe vormgeving. In 1886 kregen de bruggen aan de Leliegracht en de Herengracht verkorte brugpijlers met een lagere draagconstructie op consoles, aan de Leidsegracht – Prinsengracht vertoonde in 1889 brug 67 de voor Springer karakteristieke natuurstenen eierdopvormige pijlers (afb. 9).⁵⁹ Een in het oog lopend, maar ook omstreden project was de verlaging van de Hogesluis (brug 246) over de Amstel, in 1882. Deze hoge stenen brug was een schakel in de stadswal tussen het Ooster- en Westerblokhuis en was vermaard als bouwwerk en uitzichtpunt. De beslissing om haar op te offeren voor



Afb. 10. De Hogesluis gezien van het Amstel Hotel naar het Paleis voor Volksvlijt (Collectie Jacob Olie Jbn., 1 april 1894)



Afb. 11. Niet-gerealiseerde beeldengroep voor de Hogesluis, E. van den Bossche, 1883



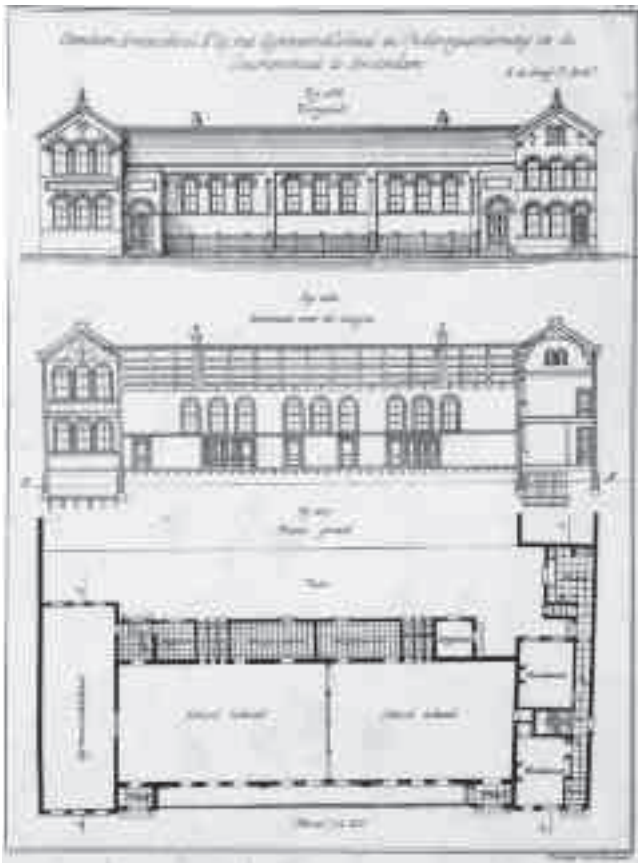
Afb. 12. Openbare Armeschool voor 360 kinderen aan de Schiemanstraat, zijgevel en plattegrond, 1862 (Stadsarchief Amsterdam, schetsboek Willem Springer)

de trams van de Amsterdamsche Omnibus Maatschappij was een teken aan de wand. 'In de hoofdstad van Nederland gaf een ouder verleden dan de eigen eeuw de toon aan.'⁶⁰ Die tijd was voorbij. Samen met zijn zoon Jan Bernard ontwierp Willem Springer de brug als een belangrijk stedenbouwkundig accent tussen het Amstel Hotel en het Paleis voor Volksvlijt (afb.10). Beeldengroepen zouden de brug allure geven in antwoord op de opdracht om 'op dat schoone punt eene eenigszins monumentale brug te doen verrijzen'.⁶¹ Tot uitvoering kwam het plan niet. De offertes van de beeldhouwers Bart van Hove, Henri de Teixeira de Mattos, Eliysée van den Bossche en Xaver Stracké werden te kostbaar bevonden. Een prijsvraag werd afgewezen 'daar de meeste gemeenteraadsleden van oordeel waren of liever de vrees koesterden dat iets wezenlijk fraais of monumentaals te duur zoude worden.'⁶² Het model dat al door Van den Bossche en Crevels was gemaakt (afb. 11), kreeg geen vervolg.⁶³ In plaats daarvan leverde het Roermondse atelier van Frans Stoltzenberg jr. (1805-1875) obeliskken als lantaarn dragers. Ten gevolge van de sloop van de bogen en vervanging door liggers zou de brug aan structurele instabiliteit gaan lijden, waardoor in het recente verleden de ondergang zeer nabij was. Maar gewijzigd inzicht ging ook de bruggen niet voorbij. In de jaren tachtig van de twintigste eeuw maakten nog vele Springer-bruggen plaats voor

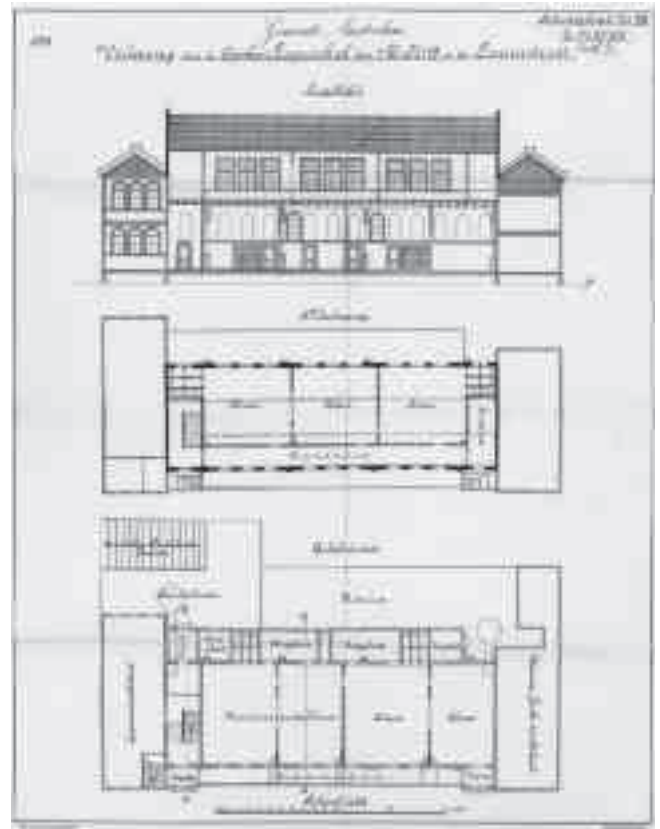
replica's van boogbruggen, uitgevoerd in beton. Recent heeft de veranderende visie op de negentiende-eeuwse bruggen inmiddels geleid tot meer aandacht voor een zorgvuldig herstel van nog bestaand werk. De reconstructie van de Hogesluis in beton, in plaats van vervanging door een goedkopere eigentijdse variant, met gebruikmaking van zorgvuldig afgenomen natuursteenwerk, zoals balustraden en ornamenten, illustreert het belang dat aan deze eens verguisde, maar nu als stedenbouwkundig belangrijke brug werd gehecht.

De scholenbouw

De scholenbouw was voor Amsterdam van groot belang en bezorgde De Greef in 1869 landelijke bekendheid door de tentoonstelling van negentien ontwerpen voor openbare stadsscholen in de diverse categorieën, in het Amsterdamse Paleis voor Volksvlijt. In 1873 werden deze ontwerpen gepubliceerd in de *Bouwkundige Bijdragen*.⁶⁴ Zoals ook eerder aan de orde was, kan ook hier de vraag worden gesteld of de aan De Greef toegeschreven scholen de hand van Springer dragen. In zijn schetsboeken staan de ontwerpen voor tien schoolgebouwen met plattegrond, gevels en doorsneden. De tekeningen zijn nauwkeuriger dan een schets en zijn als een presentatietekening uitgevoerd in zwarte pen met penseel in bruin en roze voor gevelvlakken en



Afb. 13. Laurierstraat 107-109, Openbare armenschool met gymnastieklokaal en onderwijzerswoning, B. de Greef, 1868 (Stadsarchief Amsterdam)

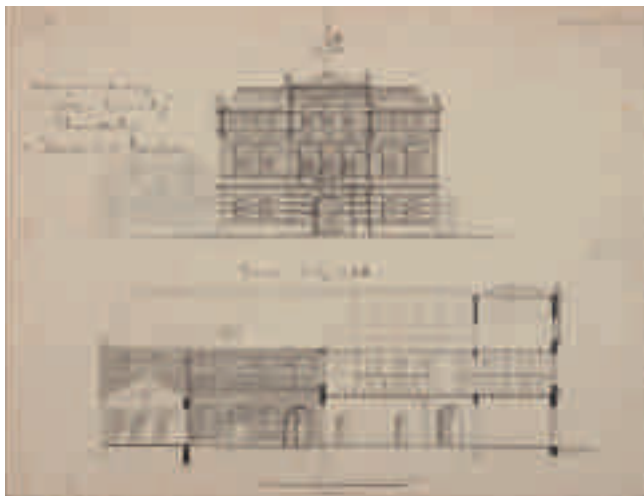


Afb. 14. Laurierstraat 107-109, Openbare armenschool met gymnastieklokaal en onderwijzerswoning na verhoging met een verdieping, 1885 (Stadsarchief Amsterdam)

houtwerk. Conform de richtlijnen van de Wet op het Lager Onderwijs van 1857 waren het maximum aantal leerlingen en de lokaalhoogte bepalend in verband met ventilatie en belichting, aan de inrichting werden in de wet geen eisen gesteld. Er bestond grote behoefte aan de kosteloze openbare armenschool en tussenschool waar tegen vergoeding les werd gegeven aan nog niet geplaatste leerlingen. In de periode 1861-1873 werden in deze categorie door de stadsarchitect veertien schoolgebouwen gerealiseerd van één bouwlaag, bestaande uit een enkele schoolzaal, die door houten scheidingswanden was onderverdeeld en met het gymlokaal en de onderwijzerswoning een geheel vormde. Een tweede lokaal bleef uitzondering.⁶⁵

De school, een nieuw gebouwtype, werd ontworpen als een ensemble van stedenbouwkundig belang. Hierin stond de schoolzaal met de lange zijde aan de straatzijde, geflankeerd door de onderwijzerswoning, een woonhuis met twee bouwlagen en kap aan de ene kant, en de kops naar de straat gerichte gymzaal aan de andere kant. Een groot deel van dit oeuvre bestaat niet meer, maar in de nog bestaande schoolgebouwen aan de Nieuwe Kerkstraat 122 in de tuin van het vroegere Werkhuis (1861) en Schiemanstraat 2 (1862-1863, voorheen Smallepad) is deze complexvorm nog herkenbaar (afb. 12).

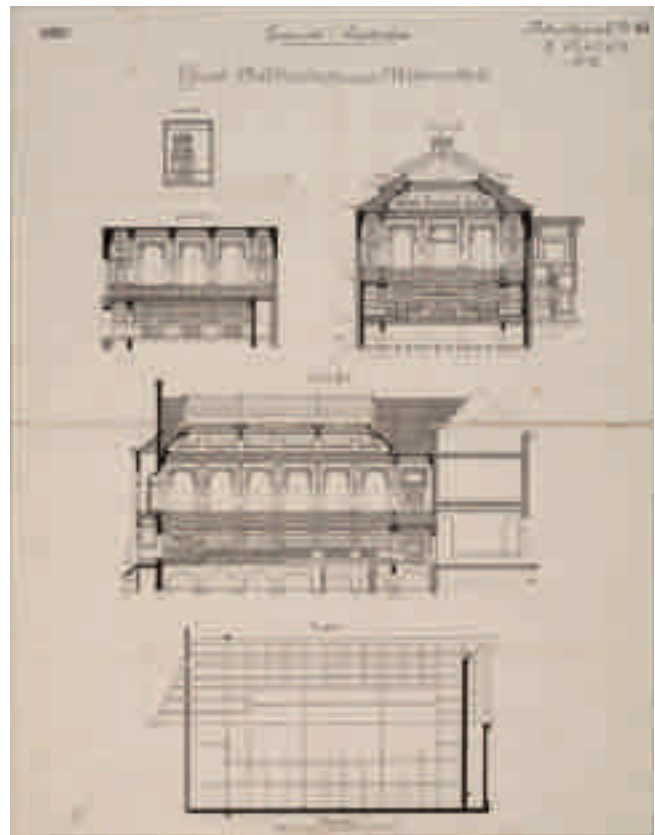
In de nieuwe schoolwet van 1878, het vervolg op het 'kinderwetje' van minister Van Houten dat de loonarbeid voor kinderen verbood, werden nieuwe voorschriften van kracht voor de grootte van klassen. Deze moesten kleiner worden en aan niet meer dan veertig leerlingen plaats bieden. Het gevolg was dat nieuwe schoolgebouwen meer klassen kregen en er een andere plattegrond ontstond met gangen, de zogenaamde corridor-school. In bestaande schoolgebouwen werden klaslokalen gebouwd boven het gymnastieklokaal. Een opvallend verschijnsel is dat deze verhogingen in dezelfde vormgeving werden uitgevoerd als het bestaande oudere werk. Aan de in 1865 gebouwde school Laurierstraat 107-109, die in 1885 met een verdieping werd verhoogd, is deze verandering nauwelijks af te lezen (afb. 13 en 14).



Afb. 15. Ontwerp voor de eerste brandweerkazerne op de Prinsengracht, voorgevel en lengtedoorsnede, W. Springer, 1873 (Stadsarchief Amsterdam)

Inpassing, sloop en nieuwbouw; nieuwe overheidsfuncties in het stadsbeeld

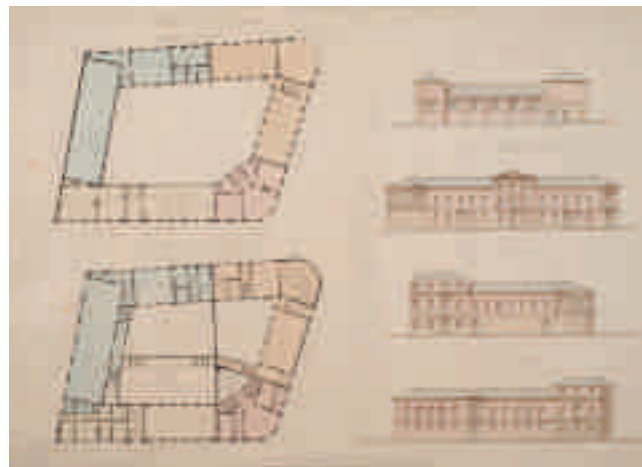
De nieuwe functies moesten in de bestaande stad ingepast worden tussen de bebouwing. Voor nieuwbouw was onbebouwde stadgrond beschikbaar; ook werd bij functieverlies van bestaande gebouwen gekozen voor hergebruik of ingrijpende verbouwing tot sloop. De eerste brandweerkazerne werd in 1873 gesticht op de plaats van het Oudezijds Huiszittenhuis op de Prinsengracht (afb. 15). Op de plaats van het voormalige Stads Oliehuis op de Reguliersgracht kwam in 1865-1866 de Openbare Tusschenschool voor driehonderd leerlingen tot stand. Aan de Plantage Muidergracht zouden in totaal zelfs vijf gebouwen worden gesticht voor lager, hoger en universitair onderwijs. Ruimte voor de universiteit, die in 1877 ontstond uit het Athenaeum Illustre, vond de stadsarchitect door hergebruik, aanpassing en uitbreiding van bestaande panden of vervanging door nieuwbouw. Zo werd het Oudemanhuis de hoofdzetel, die in 1889 werd uitgebreid met senaatskamer en aula als representatieve ruimten (afb. 16).⁶⁶ De voormalige Saaihal uit 1641 aan de Staalstraat en de Groenburgwal was al in 1854 geschikt gemaakt voor het Laboratorium Chemicum. Een bijzondere bestemming kreeg het Leprozenhuis als gecombineerde huisvesting van universiteit, politie en lager onderwijs, waarvoor het pand grotendeels werd gesloopt.



Afb. 16. Groot Auditorium voor de Universiteit, W. Springer, 1889 (Stadsarchief Amsterdam)

Casus: het voormalig Leprozenhuis

De planvorming voor het Physiologisch Laboratorium van de universiteit geeft inzicht in de complexiteit van de opgave waar de stadsarchitect zich in deze periode met enige regelmaat voor zag gesteld. Het voormalige Leprozenhuis tussen het Waterlooplein en de Jodenbreestraat was stads eigendom en stond grotendeels leeg. Vanwege de beschikbaarheid en de nabijheid van de Hortus en Artis was het een geschikte locatie. Op de bouw lag enige druk omdat de stad het Anatomisch Museum als legaat had aanvaard van de hoogleraar W. Vrolik, op voorwaarde van een passende huisvesting. Afgezien van het feit dat het Theatrum Anatomicum de Waag moest verlaten voor de vestiging van een nieuwe brandweerpost, was er een Stads Armschool nodig. Ook was de vervanging van het plaatselijke politiebureau urgent. Het voornemen om ook de Israëlietische vleeshal op de Deventer Houtmarkt (nu het Jonas Daniël Meijerplein) in het complex te integreren, stuitte op praktische bezwaren.⁶⁷ Zo ontstond het plan voor een combinatiegebouw op het terrein van het Leprozenhuis.⁶⁸ Volgens wethouder Teding van Berkhout was het eerste plan van De Greef een schets, '[...] om aan te tonen wat aan het terrein van het Leprozenhuis met behoud van de fundering voor verschillende belangen te maken zou zijn, doch dat overigens het plan geheel voor wijziging vatbaar is.'⁶⁹ Hieruit ontstonden twee versies, plan A en B, waaruit de raad kon kiezen. Het bestuur van de Portugees-Israëlietische Gemeente had er bezwaar tegen dat de hoofdingang tegenover de synagoge zou komen te liggen. De raad vond de bouw prematuur in afwachting van de beslissing van de minister van Onderwijs over de subsidiëring van het natuurkundig en geneeskundig onderwijs. De wethouder moest dus voorzichtig laveren en met enig uitstel wist hij de tegenstand te overwinnen, ook op financieel gebied. Volgens De Greef kon een mogelijke bezuiniging gevonden worden door de aanwezige fundering te gebruiken wanneer deze zich in goede staat bevond. Maar de ambitie strekte zich ook uit tot de omgeving als geheel want, zo beargumenteerde de wethouder: 'Dat plan draagt onze goedkeuring weg omdat het het doel bereikt en tevens voor den uiterlijken welstand op dat punt der stad, door de demping van een deel der Muidergracht niet weinig verfraaid, zorg gedragen wordt.'⁷⁰ Dat doel werd bereikt door de bouw van extra lokalen op de verdieping, welke gedachte voortkwam uit de omstandigheid 'dat men aan de nieuwe gebouwen langs de voormalige Leprozenburgwal tegenover de synagoge langs de Jodenbreestraat één vorm heeft willen geven, symmetrisch niet alleen voor zoveel nodig, maar ook den welstand bevorderend' (afb. 17).⁷¹ Om dat doel te bereiken werd het gebouw dus hoger opgetrokken dan strikt noodzakelijk was, een keuze die Cuypers ook voor het Centraal Station zou maken. In het geval van het voormalige Leprozenhuis kon de stadsarchitect de complexiteit van de opdracht verenigen met de beoogde stedenbouwkundige betekenis van het nieuwe complex, dat gelegen was tegenover de twee monumentale synagogen. Aan de bezwaren van de Portugees-Israëlietische Synagoge werd niet tegemoet gekomen want de



Afb. 17. Ontwerp voor het physiologisch laboratorium, politiebureau en Openbare Armschool, B. de Greef, 1867 (Stadsarchief Amsterdam)

ingang van het laboratorium bleef tegenover de ingang van de synagoge gehandhaafd. Maar de invloed bleek groot. Want al kreeg het synagogebestuur niet zijn zin, het was voor hem wel de aanleiding om juist tegenover de nieuwbouw een nieuw ontvangstgebouw te stichten op de plaats van de nog bestaande lage voorbouw. In hetzelfde jaar nog werd Springer gevraagd om daarvoor een ontwerp in te dienen. De twee bewaarde versies van dit niet uitgevoerde plan laten zien dat de uitstraling van de nieuwbouw de omgeving direct heeft beïnvloed.⁷²

De overgang naar een nieuw tijdperk

De twee hoofdfiguren, Bastiaan de Greef en Willem Springer, waren op een enkele uitzondering na, vrijwel weggeschreven uit de geschiedenis. Nadere bestudering van hun oeuvre in ontwerp en in het stadsbeeld toont hun belangrijke rol bij de transformatie van de bestaande stad door de inpassing en vormgeving van nieuwe infrastructuur en overheidsgebouwen. Zij hebben langer dan enige voorganger de Amsterdamse overheidsbouw bepaald en hun invloed reikte verder dan hun ambtsperiode na het eervol ontslag van De Greef in 1890 en dat van Springer in 1891.⁷³ Na zijn uittreden was Springer nog tot 1906 als adviseur verbonden aan de Afdeling Gebouwen van de Dienst der Publieke Werken. Als in een ware dynastie zette zijn zoon Jan Bernard (1854-1922) als hoofd van de Afdeling Gebouwen van de Dienst der Publieke Werken van 1905 tot 1915 de negentiende-eeuwse ontwerptraditie voort. Het protest in 1912 tegen zijn ontwerp voor het Hugo de Vrieslaboratorium in de Hortus Botanicus door een jonge garde van architecten laat zich lezen als het begin van een nieuw tijdperk. Vanaf dat moment deden zich met de intrede van Johan Melchior van der Mey (1878-1949) als adviseur (1911-1919)⁷⁴ in Amsterdam nieuwe architectuuropvattingen gelden.⁷⁵ De bloei-periode van de Amsterdamse School tot 1940 zou tenslotte de reeds genoemde Afdeling Gebouwen grote vermaardheid geven.

Noten

- ¹ De auteur is bijzondere dank verschuldigd aan Freek Schmidt als projectleider en aan Marie-Thérèse van Thoor voor haar redactie.
- ² E. de Amicis, *Nederland en zijn bewoners*, Utrecht 1990, 175. Uit het Italiaans vertaald door P. Lodeese en R. Fagel.
- ³ R. Aerts, 'De publieke orde', in: R. Aerts en P. de Rooy, *Geschiedenis van Amsterdam, 1813-1900*, Amsterdam 2006, 165.
- ⁴ Bedoeld is het tijdvak tussen 1870 en 1930: M. Bakker (red.), *Amsterdam in de Tweede Gouden Eeuw*, Amsterdam/Bussum 2000, 7.
- ⁵ J.G. van Niftrik, *Mijne levensgeschiedenis*, typoscript, s.a., s.l., Stadsarchief Amsterdam (SAA), bibliotheek, § 160, 69 en bijlage, 231-240. De ondertekening met Ramaer zou er op kunnen wijzen dat een niet meer bestaand manuscript is bewerkt door ir. J.C. Ramaer (1852-1932), ingenieur van Rijkswaterstaat (1874-1918), bekend door de aanleg van het Merwedekanaal, H.W. Lintsen, 'Ramaer, Johan Christoffel (1852-1932)', in: *Biografisch Woordenboek van Nederland*.
- ⁶ J. E. Abrahamse, *De grote uitleg van Amsterdam, stadsontwikkeling in de zeventiende eeuw*, Bussum 2011.
- ⁷ C. A. van Swigchem, *Abraham van der Hart 1747-1820, architect, stadsbouwmeester van Amsterdam*, Amsterdam 1965.
- ⁸ Stadsfabriekambt en Stadswerken en Gebouwen waren de gangbare namen. De naam Publieke Werken werd onder het Franse bewind ingevoerd bij de benoeming van de Commissaris van de Publieke Werken in 1808. In 1851 deed de wethouder Publieke Werken zijn intrede ten stadhuis. In 1873 werd Publieke Werken de naam voor de Dienst.
- ⁹ I. Jager, *Hoofdstad in gebreke. Manoeuvres met publieke werken in Amsterdam 1851-1901*, Rotterdam 2002.
- ¹⁰ G. Hoogewoud, J. Kuyt en A. Oxenaar, *Cuypers en Amsterdam, 's-Gravenhage 1985*; A.J.C. van Leeuwen, *Pierre Cuypers, architect (1827-1921)*, Zwolle/Amersfoort/Zeist 2007.
- ¹¹ *Geschiedenis van Amsterdam, hoofdstad in aanbouw, 1813-1900*, Amsterdam 2006, (deel III); Vincent van Rossem, 'De stad gebouwd', in: Bakker 2000 (noot 4), 55.
- ¹² A. M. J. de Haan, 'H. J. Koenen als wethouder van Amsterdam (1847-1851)', *Jaarboek Amstelodamum* 42 (1948), 73-86.
- ¹³ H. J. Koenen, *Voorlezingen over de Geschiedenis der Finantiën van Amsterdam*, Amsterdam 1855, 97, 102, geciteerd bij: Jager 2002 (noot 9), 69.
- ¹⁴ Isaïc Warnsinck (1811-1857), architect-adviseur cellulaire gevangenisbouw Justitie, 1845-1857, lid gemeenteraad Amsterdam (1851-1854), wethouder Publieke Werken (1854-1857), secretaris Maatschappij tot Bevordering der Bouwkunst; P. Hofland en B. Hesp, *Leden van de Raad, De Amsterdamse Gemeenteraad 1814-1941*, Amsterdam 1998, 302; C. van der Peet en G. Steenmeijer, *De Rijksbouwmeesters*, Rotterdam 1995, 666.
- ¹⁵ Rapport 'Betreffende eenige wijzigingen in de organisatie van het personeel van de Publieke Werken', SAA, 5079 (Gemeenteraad), inv. nr. 394, Munimenten bij raadsbesluiten nr. 25, 20 juni 1855.
- ¹⁶ Misschien is de ingreep van Warnsinck verklaarbaar door de gerucht-makende affaire-Rose in Rotterdam. Stadsarchitect W.N. Rose (1839-1858), belast met een zowel bouwkundige als waterbouwkundige portefeuille werd verantwoordelijk gehouden voor de verzakking van de Boompjeskade: H.E.M. Berens, *W.N. Rose 1801-1877. Stedebouw, civiele techniek en architectuur*, Rotterdam 2001, 41.
- ¹⁷ 'Instructie voor de ambtenaren belast met het toezigt over de Publieke Werken der stad', art. 1 en 2, SAA, 5079, inv. nr. 747, Munimenten bij raadsbesluiten nr. 7, 18 januari 1856.
- ¹⁸ 'Instructie [...]' (noot 17), art. 3.
- ¹⁹ 'Instructie [...]' (noot 17), art. 4.
- ²⁰ SAA, 5079, inv. nr. 268, Notulenboek van den raad der stad Amsterdam, besloten gemeenteraadsvergaderingen, f. 220, 8 augustus 1855: 'Naar aanleiding van de voordracht van 24 juli 1855 tot reorganisatie van het personeel bij de Publieke Werken, waarbij volgens het voorstel van den heer wethouder als hoofdbeginselen worden voorgedragen het doen vervallen der betrekking van Inspecteur en het aanstellen van drie Directeuren onder verschillende titel, naar den aard der aan hen op te dragen werkzaamheden.'
- ²¹ 'Instructie [...]' (noot 17), art. 25.
- ²² C. Schade, *Woningbouw voor arbeiders in het 19de-eeuwse Amsterdam*, Amsterdam 1981, 145, 227.
- ²³ V.W. van Gogh, 'Herinneringen van A.W. Weissman', *Jaarboek Amstelodamum* 42 (1948), 108.
- ²⁴ Voordracht concept-instructie, 7 december 1855, art. 4, naar aanleiding van de besloten raadsvergadering van 8 augustus 1855, SAA, inv. nr. 5079, 747, Munimenten bij raadsbesluiten nr. 7, 18 januari 1856.
- ²⁵ S. Priester, 'Willem Anthonie Froger, de hoveling van Amsterdam', *Ons Amsterdam* 57 (2005), 17-21.
- ²⁶ De Greef kreeg 27 stemmen, Froger kreeg er drie en Pierson twee. Th. Romein (1811-1881), de stadsarchitect van Leeuwarden, kreeg één stem. Dertien raadsleden stemden voor Pierson als directeur, Verheij kreeg negentien stemmen. 28 raadsleden stemden voor Van der Sterr als stadsingenieur.
- ²⁷ Dit voorvoegsel werd door de wethouder uitdrukkelijk zo bedoeld: 'De heer Warnsinck doet opmerken dat de titel aan den bedoelden ambtenaar te geven niet is Directeur van, maar bij de Publieke Werken', SAA, 5079, inv. nr. 747, Munimenten bij raadsbesluiten nr. 7, 18 januari 1856.
- ²⁸ Sollicitatiebrief Bastiaan de Greef, 28 januari 1856, SAA, 5079, inv. nr. 403, Munimenten bij raadsbesluiten nr. 65.
- ²⁹ A.W. Weissman, 'Bastiaan de Greef Janszoon', *De Opmerker* 34 (1899), 51, 404.
- ³⁰ *Catalogus van de uitmuntende bibliotheken [...] bijeengebracht door den weledelen heer B. de Greef en nagelaten door wijlen den weledelen heer J. van Maurik*, Amsterdam, veiling R.W.P. de Vries, 1893. C. Bertram, *Stille Größe, das Niederländische Interesse an Deutscher Architektur und Architekturforschung im 19. Jahrhundert*, diss. Rijksuniversiteit Groningen, 2009, 392, noemt de 25 belangrijkste Duitse plaatwerken in de Nederlandse architectenbibliotheken. De bibliotheek van De Greef telde acht werken.
- ³¹ Weissman 1899 (noot 29), 404.
- ³² Cornelis Alewijn (1788-1839) studeerde 'wiskundige en bouwkundige studiën' aan de universiteiten van Utrecht en Göttingen, werd eerst-stand- ingénieur der genie in Namen en Dendermonde, ingénieur der genie, verdedigde in 1831 de citadel van Antwerpen. Was Commissaris Stads Publieke Werken (1832-1839), P.C. Molhuysen en P.J. Blok (red.), *Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek*, Leiden 1927, IV, 29.
- ³³ 'De Willemspoort is ontworpen door den toenmaligen directeur van het stadsfabriekambt Alewijn, maar de tekeningen zijn door De Greef vervaardigd en veilig mag worden aangenomen, dat ook het ontwerpen grootendeels zijn werk is geweest', Weissman 1889 (noot 29), 404.
- ³⁴ M. Beek, *Drie eeuwen Amsterdamse Bouwkunst*, Amsterdam 1984, 16.

- ³⁵ Weissman 1899 (noot 29), 404.
- ³⁶ Voor de verdere loopbaan van F.W. van Gendt: I. Finaly, *Doorbroken barrières*, Bussum 1996.
- ³⁷ Willem Springer was zoon van Jan Springer, timmerman en aannemer, *Het Nieuw Nederlands Biografisch Woordenboek* VII, 1170. De vader van Willem Springer was aannemer van publieke bouwkundige werken; Chr. Kramm, *De levens en werken der Hollandsche en Vlaamsche kunstschilders, beeldhouwers, graveurs en bouwmeesters van den vroegsten tijd tot op onzen tijd*, Amsterdam 1857-1864, III, 1553.
- ³⁸ Sollicitatiebrief Willem Springer, 'Ondergetekende Willem Springer, oud 42 jaren, van Protestantschen geloofsbelijdenis, geboortig van Amsterdam en thans gevestigd te Brielle, [...]', SAA, 5180, inv. nr. 299, secretarie Publieke Werken, nr. 163.
- ³⁹ Voordracht van Willem Springer door wethouder Teding van Berkhout, SAA, inv. nr. 5180, 484, 16 maart 1858.
- ⁴⁰ G. Hoogewoud, 'De stadsarchitect (1856-1890), Bastiaan de Greef en Willem Springer', *Maandblad Amstelodamum* 97 (2010) 2, 70-78.
- ⁴¹ M. de Roever, 'De eerste onbewoonbaar verklaarde woningen', *Maandblad Amstelodamum* 81 (1994), 101-113.
- ⁴² A. van der Valk, *Amsterdam in aanleg, planvorming en dagelijks handelen 1850-1900*, Amsterdam 1989, 293-345.
- ⁴³ Ir. Jan Kalff, directeur Publieke Werken (1873-1881), SAA, archief 1479, inleiding.
- ⁴⁴ Van Niftrik s.a. (noot 5), § 158, 69.
- ⁴⁵ James John Teding van Berkhout, 1814 -1880, wethouder Publieke Werken (1856-1866) als opvolger van Isaïc Warnsinck; Hofland en Hesp 1998 (noot 14), 123.
- ⁴⁶ SAA, 5220, archief van Rooimeesters en Bouwopzichters, inleiding.
- ⁴⁷ De uitgever Karel Hermann Schadd (1841-1913) richtte in 1872 de Amsterdamsche Omnibus Maatschappij op. Deze onderneming onderhield met paard en koets een lijn Dam-Plantage. In 1875 werd het eerste paardenspoor aangelegd op de lijn Plantage-Leidseplein; H.J.A. Duparc, *De Amsterdamse paardentrans*, Haarlem 1997.
- ⁴⁸ Van Niftrik s.a. (noot 5) § 287, 131; *Gemeenteblad* 1873, I, 851-866, voordracht 409, betreffende de verbetering van land- en waterwegen naar en in de stad: 1. de aanleg van het Amstel-Schinkelkanaal, 2. de waterwegen door de stad, 3. de landwegen door de stad, a. de wegen naar de hoofdtoegangen aan de zuidzijde van de stad, b. de verbindingswegen tussen de bovenbedoelde hoofdtoegangen, *Gemeenteblad* 1874, II, vergaderingen van 22 en 28 januari, 4 februari en 15 april 1874, 52-79, 88-105.
- ⁴⁹ R. Binnemans en G. van Cauwenbergh, *Atlas van Antwerpen*, Antwerpen 1991, 227.
- ⁵⁰ De Amicis 1990 (noot 2), 175.
- ⁵¹ SAA, B 00000029759, B 00000029760. Deze tekeningen maakten deel uit van de tekeningenverzameling van de Koninklijke Academie van Beeldende Kunsten in Den Haag. Van 1906-1915 was Jan L. Springer directeur van deze instelling.
- ⁵² Schetsboeken van Willem Springer, SAA, 30431/1-4.
- ⁵³ 'De nieuwe overdekte Zeevismarkt op de Nieuwe-Markt en Geldersche Kade te Amsterdam medegedeeld door den heer W. Springer, assistent-architect aldaar', *Bouwkundige Bijdragen* 18 (1871), 101-109, met platen V-VII. Springer schreef het ontwerp toe aan De Greef; het ontwerp staat in de aan hem toegeschreven schetsboeken.
- ⁵⁴ 'De Vischmarkt te Amsterdam', *De Asmodée*, 27 augustus en 3 september 1863, geciteerd bij Jager 2002 (noot 9), 297.
- ⁵⁵ P. Hofland en M. Hoff, 'De negentiende-eeuwse raadzaal in het Prinsenhof', *Maandblad Amstelodamum* 83 (1996), 44-53.
- ⁵⁶ Volgens Weissman was Willem Springer zeer verbolgen over zijn benoeming omdat hij deze betrekking door zijn zoon Jan Bernard vervuld had willen zien: Van Gogh 1948 (noot 23), 87-145: 113.
- ⁵⁷ Weissman 1899 (noot 29), 403.
- ⁵⁸ G. Hoogewoud, 'De Amsterdamse Beursprijsvraag', *Nederlands Kunsthistorisch Jaarboek 25 (H.P. Berlage 1856-1934. Een Bouwmeester en zijn tijd)* (1974), 277-357.
- ⁵⁹ F. Smit, *Bruggen in Amsterdam, infrastructurale ontwikkelingen en brugontwerpen van 1850 tot 2010*, Utrecht 2010.
- ⁶⁰ Jager 2002 (noot 9), 34.
- ⁶¹ Smit 2010 (noot 59), 147, noemt de Schlossbrücke in Berlijn (Karl Friedrich Schinkel, 1819-1824) als inspiratiebron. Diens *Sammlung Architektonischer Entwürfe, Neue Vollständige Ausgabe in 2 Bänden met 174 Tafeln*, Berlin 1857/1858, was aanwezig in de bibliotheek van De Greef. *Catalogus [...]* (noot 30), 4, nr. 231.
- ⁶² *Bouwkundig Weekblad* 4 (1884), 2, 12.
- ⁶³ Pierre Elysée van den Bossche (1849-1921) en Willem Crevels (1855-1916): Y. Koopmans, *Muurvast en gebeiteld*, Rotterdam 1997, 60, 270.
- ⁶⁴ 'Rapport aan het bestuur der Maatschappij tot Bevordering der Bouwkunst, ingediend door de Commissie benoemd inzake de Internationale Tentoonstelling van voorwerpen voor de huishouding en het bedrijf van den handwerksman, welke tentoonstelling is gehouden in het Paleis voor Volksvlucht te Amsterdam van 15 juli tot 4 oktober 1869', *Bouwkundige Bijdragen* 20 (1873), 167-185.
- ⁶⁵ Y. Spoelstra, G. Hoogewoud en J. van der Werf, *Schoolvoorbeelden, inventarisatie van Amsterdamse schoolgebouwen 1850-1965*, Bureau Monumenten & Archaeologie, Amsterdam 2003-2004.
- ⁶⁶ De aula en senaatskamer zijn in 1961 gesloopt voor de uitbreiding van het collegezalencentrum.
- ⁶⁷ SAA, 5079, inv. nr. 452, Munimenten bij raadsbesluiten 23, 21 juli 1865, naar aanleiding van het raadsbesluit van 24 augustus 1864 tot verbouwing van het Leprozenhuis.
- ⁶⁸ Het gebouw is in 1969 gesloopt voor de aanleg van de IJtunnel. Ter plaatse ligt nu het gapend gat van het mr. Visserplein.
- ⁶⁹ SAA, 5079, inv. nr. 44, notulen van de openbare vergaderingen, 27 januari 1865.
- ⁷⁰ SAA, 5079, inv. nr. 452, Munimenten bij raadsbesluiten 23, 21 juli 1865.
- ⁷¹ SAA, 5079, inv. nr. 452, Munimenten bij raadsbesluiten 23, 21 juli 1865.
- ⁷² SAA, 334, Portugees-Israëlitische Gemeente, inv. nrs. 5003-5008, ontwerp van Willem Springer, behoort bij het rapport over de verbouwing van de vergaderzaal voor het Kerkbestuur [...] van 20 november 1872.
- ⁷³ Bastiaan de Greef kreeg eervol ontslag op 19 juni 1890, zijn functie werd tijdelijk vervangen door Willem Springer tot de benoeming van Adriaan Willem Weissman op 11 maart 1891. Na de periode Weissman (1891-1894) werd assistent-architect Hendrik Leguyt (1840-1907) hoofd van de afdeling 'gebouwen' van de Dienst der Publieke Werken. In 1905 werd Leguyt opgevolgd door Jan Bernard Springer. Op 1 juli 1915 werd aan hem eervol ontslag verleend wegens gezondheidsredenen: SAA, 5215, Stadsarchitect, inleiding.
- ⁷⁴ SAA, 5180, 1911, 886.
- ⁷⁵ H. Boterenbrood en J. Prang, *Van der Mey en het Scheepvaarthuis, 's-Gravenhage* 1989.