

# Amsterdam



HIGHLIGHTS | GEHEIMTIPPS | WOHLFÜHLADRESSEN

»Ruth hatte die Stadt  
von Anfang an in ihr Herz geschlossen:  
die Grachten, die Brücken, die vielen Fahrräder,  
die Cafés und die Restaurants.«

John Irving, *Witwe für ein Jahr* (1998)



Untergrund, damit ihre Häuser festen Boden unter den Füßen hatten. Würde man Amsterdam auf den Kopf stellen, dann käme wohl ein ganzer Wald ans Tageslicht, sinnierte einst der Dichter Joost van den Vondel (1587–1679). Wie viele Baumstämme den gewaltigen Königspalast am Dam tragen, weiß in Holland jedes Kind: So viele Tage wie das Jahr, eine Eins davor und eine Neun dahinter – 13659 sollen es sein. Gleichzeitig machten sich die Amsterdamer das Wasser zunutze. Das verzweigte Netz der Grachten diente als Verkehrswegenetz für Menschen, Vieh und Waren, die auf flachen Kähnen bis vor die Türen der Packhäuser gebracht wurden. Experten zufolge konnten damals deutlich größere Warenmengen durch die Stadt bewegt werden als heute per Lieferwagen. Das Logistikunternehmen DHL lässt darum seit den 1990er-Jahren ein knallgelbes *pakjesboot* durch die Grachten tuckern. Nach dem Willen der Stadtväter soll der kleine gelbe Pionier Gesellschaft bekommen: Anfang 2016 stellte die Gemeinde ihre »Watervisie 2040« vor – diese Vision umfasst neben einem kräftigen Ausbau des Warenverkehrs auf dem Wasser auch die Anlage von Boulevards und Badestränden am IJ-Ufer.

## Hausputz auf den Grachten

Bis ins 19. Jahrhundert dienten die Kanäle auch als Kanalisation. Im Sommer und bei niedrigem Wasserstand war der Gestank kaum auszuhalten. Wer es sich leisten konnte, floh aufs Land. Heute hält ein Netz von Pumpen und Schleusen den Wasserpegel weitgehend konstant. Ein zu niedriger Wasserstand wäre ebenso fatal wie ein zu hoher, denn die Pfähle, die die Stadt tragen, dürfen nicht trockenfallen, sonst würden sie verrotten. Ein großes Schöpfwerk pumpt nachts Wasser aus dem IJsselmeer in die Stadt, um die Grachten durchzuspülen. Spezielle Reinigungsschiffe fischen den Unrat von der Wasseroberfläche, große Kähne mit Greifarmen bergen regelmäßig verrostete Fahrradwracks und anderes vom Grund der Grachten. In Amsterdam sagt man, die Grachten seien insgesamt drei Meter tief: ein Meter Schlamm, ein Meter Fahrräder, ein Meter Wasser.



Die jährliche Gay-Parade ist ein schrill-buntes Spektakel.

## Spaß auf allen Kanälen

Bei schönem Wetter sieht man in Amsterdam ganze Familien mit Picknickkorb und Hund gemütlich per Boot über die Grachten tuckern. Auch im Festkalender haben die Kanäle einen festen Platz. Am Koningsdag Ende April drängen sich die Boote mit feiernden Menschen auf den Grachten. Am ersten Wochenende im August bildet ein schrill-bunter Bootskorso den Höhepunkt des jährlichen »Gay Pride«, einer großen Kundgebung für die Rechte von Homosexuellen. Ausgesprochen kultiviert geht es Mitte August beim Grachtenfestival zu, wenn auf zahlreichen

Bühnen am und auf dem Wasser fünf Tage lang klassische Musik erklingt. Ende November kommt Sinterklaas, der niederländische Nikolaus, per Schiff über die Amstel in die Stadt – schon seit 1934, mit nur einer Unterbrechung im Kriegswinter 1944. Tausende von Zuschauern verfolgen den Bootsumzug jedes Jahr. Eine heftige Auseinandersetzung tobt seit einigen Jahren um die Gehilfen des Nikolaus, die Zwarten Pieten: Mit ihren schwarz geschminkten Gesichtern und den wilden Afroperücken empfindet sie mancher als rassistische Karikaturen.

## **Platznot macht erfinderisch**

Vierhundert Jahre sind seit dem ersten Spatenstich vergangen. Bis heute gilt der Grachtengürtel als architektonisches und städtebauliches Meisterwerk. Als »Vorbild für die Stadtarchitektur in der modernen Welt« ernannte ihn die UNESCO 2010 zum Weltkulturerbe. Dabei war der Grund für das Jahrhundertbauwerk banal: Im alten Stadtzentrum wurde es zu eng. Amsterdam boomte, der Handel florierte, viele Menschen drängten in die Stadt. Es fehlte an Anlegeplätzen, Stau- und Wohnraum. Schließlich beschlossen die Stadtväter, mit einem großen Wurf all diese Probleme auf einen Schlag zu lösen. Der Platzmangel zieht sich wie ein roter Faden durch die Geschichte der Stadt und hat die Amsterdamer immer wieder zu kreativen Lösungen angespornt.

## **Die Amsterdamer Schule**

Im ausgehenden 19. Jahrhundert zeigten sich in Amsterdam die Schattenseiten der Industrialisierung. Vor allem in Arbeitervierteln wie dem Jordaan lebten die Menschen in katastrophalen Verhältnissen. Ein 1901 verabschiedetes Gesetz zum Volkswohnungsbau gab den Startschuss für mehrere innovative Projekte des sozialen Wohnungsbaus, von denen einige Architekturgeschichte schrieben. Die sogenannte Amsterdamer Schule entwickelte auf der Grundlage traditioneller Materialien wie rotem Backstein eine neue, expressionistische Formensprache. Prominentestes Beispiel ist der 1921 fertiggestellte Wohnblock Het Schip. Auch mit neuen Formen des Zusammenlebens wurde experimentiert: Zwischen den Weltkriegen entstand eine Reihe von »Gartendörfern«, die das soziale Miteinander fördern sollten. Als nach dem Krieg Baumaterial knapp und teuer war, erprobte man im Bezirk Watergraafsmeer neue Baustoffe – so entstand das Betondorp, heute ein Paradebeispiel der nüchtern-sachlichen Architekturrichtung De Stijl. In den 1950er- und 1960er-Jahren wurden am Stadtrand große Neubaugebiete im Stil der Neuen Sachlichkeit errichtet. Im Zentrum waren bezahlbare Wohnungen so knapp, dass viele Familien zu dieser Zeit abwanderten. Die Innenstadt sollte

grundlegend modernisiert und zur autofreundlichen Stadt umgebaut werden. Dabei wurde unter anderem erwogen, ganze Viertel abzureißen, die Grachten zuzuschütten und zu Straßen umzuwidmen. Vieles davon scheiterte am Widerstand der Amsterdamer, die für den Erhalt einer lebenswerten Innenstadt kämpften.

