

SWEETS
OVERZICHT INZICHT UITZICHT

EEN GIDS VOOR DE AMSTERDAMSE
BRUGWACHERSHUISJES

SWEETS
OVERVIEW INSIGHT OUTLOOK

A GUIDBOOK FOR THE AMSTERDAM BRIDGE CONTROL
BUILDINGS

LEESWIJZER READING GUIDE	4
OVERZICHT INZICHT UITZICHT OVERVIEW INSIGHT OUTLOOK	6
HET BRUGWACHERSHUISJE – EEN TRANSFORMATIEMACHINE THE BRIDGE CONTROL BUILDING – A TRANSFORMATION MACHINE	12
BEELDESSAY DIEUWERTJE KOMEN VISUAL ESSAY DIEUWERTJE KOMEN	18
PUBLIEKE WERKEN EN DE ONDERGANG VAN DE EUROPESE STAD PUBLIC WORKS AND THE DECLINE OF THE EUROPEAN CITY	34
CATALOGUS CATALOGUE	42
KENMERKEN CHARACTERISTICS	44
TYOLOGISCH OVERZICHT TYPOLOGICAL OVERVIEW	46
INVLOEDEN STADSUITBREIDING IMPACTS URBAN GROWTH	48
ARCHITECTUUR INVLOEDEN ARCHITECTURAL INFLUENCES	50
BELEIDSINVLOEDEN POLICY IMPACTS	52
EEN NIEUW ESTETISCH BEWUSTZIJN A NEW AESTHETIC AWARENESS	54
AMSTELSCHUTSLUIS	56
SCHARREBIERSLUIS	60
NIEUWE AMSTELBRUG	64

DE IDEALEN VAN DE AMSTERDAMSE SCHOOL THE IDEAL OF THE AMSTERDAM SCHOOL	68
WILLEMSBRUG	70
VAN HALLBRUG	74
BERLAGEBRUG	78
BELTBRUG	82
KINKERBRUG	86
KRAMER EN HET AUP KRAMER AND THE AUP	90
OVERTOOMSESLUIS	92
KATTENSLOOTBRUG	96
OMVALBRUG	100
HET NIEUWE BOUWEN THE 'NIEUWE BOUWEN'	104
LANGEBRUG	106
HORTUSBRUG	110
WESTERDOKSBRUG	114
GERBEN WAGENAARBRUG	118
KORTJEWANTSBRUG	122
VAN ARCHITECT NAAR INGENIEUR FROM ARCHITECT TO ENGINEER	126
MEEUWENPLEINBRUG	128
WALTER SUSKINDBRUG	132
THEOPHILE DE BOCKBRUG	136
IJDOORNLAAN	140
BUIKSLOTERDRAAIBRUG	144
DUIVENDRECHTSEBRUG	148
EXTERNE ARCHITECTENBUREAUS EXTERNAL ARCHITECTURE FIRMS	152
WIEGBRUG	154
WESTERKEERSLUIS	158
OOSTERDOKSDRAAIBRUG	162
ZEILSTRAATBRUG	166
HAVENEILAND	170

Deze publicatie is een ode aan de Amsterdamse brugwachtershuisjes.

In het eerste deel wordt na een introductie de culturele context van de bouwwerken geschetst door één beeldessay en twee geschreven essays. Voor de gelegenheid sloot Maarten Kloos zichzelf een dag op in het huisje van de Kortjewantsbrug, om inzicht te krijgen in de rol en betekenis van de brugwachter. Wie is toch die man die in zijn wit gestreken overhemd van brug tot brug fietst? Met haar camera bekijkt Dieuwertje Komen de huisjes van een afstand. Zij fotografeerde de brugwachtershuisjes in hun stedelijke context en maakte prachtige uitzichten over de waterwegen van Amsterdam. Errik Buursink schreef een essay over de rol van de verantwoordelijke dienst (Publieke Werken) in de ontwikkeling van de stad. Hij staat stil bij het belang van schoonheid en kijkt hoe maatschappelijke idealen nog steeds hun weerslag hebben op de ontwikkeling van de stad. De brugwachtershuisjes vormen door hun tijdspecifieke kenmerken, een afspiegeling van de verschillende visies die ten grondslag lagen aan de totstandkoming van de stad.

Het tweede deel geeft een uitgebreid overzicht van de gevarieerde collectie brugwachtershuisjes. Voorafgaand aan de gedetailleerde informatie over de individuele huisjes, wordt in een serie diagrammen inzicht gegeven in de verschillende invloeden die tot hun verschijningsvorm hebben geleid. In welke tijd werden ze gebouwd, door wie zijn ze ontworpen en wat was de overheersende architectuurideologie. Daarna worden de huisjes aan de hand van zes tijdclusters (van Amsterdamse School tot High Tech) gedetailleerd beschreven. Met tekeningen en archiefmateriaal, wordt inzicht gegeven in de specifieke eigenschappen van ieder huisje en ontstaat een goed beeld van de tijd waarin zij werden gebouwd.

Dit naslagwerk is een gids voor de gelijknamige tentoonstelling SWEETS, maar kan ook gebruikt worden om de brugwachtershuisjes in hun werkelijke context te verkennen.

This publication is a tribute to Amsterdam's bridge control buildings.

Following an introduction, in the first section a pictorial essay and two written essays sketch the cultural context of the buildings. In order to gain an insight into the role and significance of the bridgmaster, Maarten Kloos spent a day inside the bridge control building at Kortjewantsbrug. Who is that man in the pristine white shirt who cycles from bridge to bridge? Dieuwertje Komen observed the buildings from a distance through the camera lens. She photographed the bridge control buildings in their urban context and captured some stunning views of Amsterdam's waterways. Errik Buursink wrote an essay about the role of the Public Works Department in the city's development. He discusses the importance of beauty and observes how social ideals still impact on the city's development. With their time specific characteristics, the bridge control buildings reflect the various visions that underlay the making of the city.

The second part presents a detailed overview of the varied collection of bridge control buildings. The detailed information on the individual buildings is preceded by a series of diagrams that give an insight into the various influences that have shaped their appearance. In which period were they built, who designed them and what was the prevailing architectural ideology? The buildings are then described in detail using six time clusters (from Amsterdam School to High Tech). Drawings and archive material give an insight into the specific characteristics of each building and provide a good picture of the period in which they were built.

This publication is a guide to the exhibition SWEETS, but it can also be used to explore the buildings in their actual context.

Na meer dan honderd jaar verliezen de Amsterdamse brugwachtershuisjes hun oorspronkelijke functie. Door de op handen zijnde automatisering van het brugbedieningssysteem komt het bestaansrecht van de bonte verzameling gebouwtjes op losse schroeven te staan. Daarmee breekt een nieuw hoofdstuk aan in de geschiedenis van de huisjes. Wat voor toekomst hebben zij? Sloop, verval of herbestemming? Hebben de huisjesde harten van de Amsterdammers reeds gestolen, of is het tijd voor een charmeoffensief?

Het aanstaande functieverlies schept een uitgelezen moment om de gebouwtjes, na hun lange staat van dienst, eens goed onder de loep te nemen. Welke verhalen schuilen er achter hun soms olijke uiterlijk, wat kunnen zij ons vertellen over de stad Amsterdam en welke plaats nemen zij in binnen de architectuurgeschiedenis? In deze publicatie, die gelijktijdig verschijnt met de tentoonstelling *Sweets*, wordt aan de hand van woord en beeld gezocht naar de cultuurhistorische waarde van de Amsterdamse brugwachtershuisjes.

In de overzichtstentoonstelling *Sweets* zijn zevenentwintig brughuisjes in miniatuur nagebouwd en in chronologische volgorde bij elkaar gebracht. Samen met het fotografisch portret en het historisch onderzoek in ditboekwerk, ontstaat een beeldend overzicht van het gebruik en de ontstaansgeschiedenis van deze karakteristieke gebouwtjes. Daarnaast geeft het archiefmateriaal dat voor deze gelegenheid naar boven is gehaald, een goede indruk van de verschillende tijden waarin de huisjes werden gebouwd. Welke factoren zijn bepalend geweest voor deze vaak zorgvuldig vormgegeven objecten die slechts één functioneel doel dienden? In hoeverre zijn tijdgeest, architectuurideologie, stadsuitbreiding en de toename van verkeer, van invloed geweest op de collectie brugwachtershuisjes? Welke maatschappelijke invloeden lagen ten grondslag aan hun ontstaan en welke bestuurlijke ambities werden uitgedragen in hun architectuur en stedenbouwkundige inpassing?

Gedurende de expositie is de collectie als geheel zichtbaar. Zij aan zij verschaffen de huisjes inzicht in een bouwtypologie die in ruim honderd jaar een continue transformatie heeft doorgemaakt. Met name door de ruime tijdsperiode waarin de huisjes zijn gebouwd, kan aan de verzameling veel worden afgelezen over het veranderende tijdsbeeld. Als individuele objecten, maar vooral als ensemble, vertellen de huisjes een verhaal over de ontwikkeling en cultuur van de stad Amsterdam en de verschillende stromingen in de architectuur. Wie goed kijkt, ziet verbanden in vorm, materiaal, context, positionering, enzovoorts. Hierdoor zijn verschillende generaties brughuisjes te herkennen die specifieke kenmerken delen. De kunstwerkjes uit de Amsterdamse Schoolperiode, de soberheid van het

After more than a hundred years, Amsterdam's bridge control buildings will become redundant. The impending computerization of the bridge operating system has undermined the rationale of this colourful collection of buildings. This heralds a new chapter in their history. What future awaits them? Demolition, decay or reuse? Have these 'sweet' little buildings already endeared themselves to the citizens of Amsterdam, or is a charm offensive needed?

Because of their impending redundancy after a lengthy service, it is an excellent moment to take a close look at these buildings. What stories lie behind their often jaunty exterior, what can they tell us about the city of Amsterdam and what is their place in architectural history? This publication, which accompanies the exhibition *Sweets*, examines the cultural and historical value of Amsterdam's bridge control buildings.

Twenty-seven miniature replicas of bridge control buildings are arranged chronologically in the exhibition. Together with the photographic portrait and historical study in this book, the exhibition provides a visual overview of the use and history of these characteristic buildings. In addition, the archive material gathered for this occasion gives a good impression of the different periods in which these buildings were built. What factors determined the form of these carefully designed structures, which served only one functional purpose? To what extent did the spirit of the time, architectural ideology, urban expansion and the increase in traffic influence the collection of bridge control buildings? What social influences underlay their inception and what governmental ambitions were expressed in their architecture and insertion in the city?

The ensemble of bridge control buildings on show in the exhibition provides an insight into the building typology that has undergone a continuous transformation for over a hundred years. Because of the lengthy time span in which they were built, the collection can shed light on the changing character of the time. As individual structures, but above all as an ensemble, these buildings tell a story about the development and culture of the city of Amsterdam and the various architectural movements. There are clear connections with regards to form, material, context, positioning etc. As a result, different generations of bridge control buildings with specific shared features can be discerned; the Amsterdamse School period, Modernism's sober designs and the eye-catching architecture of the decades of economic prosperity.

In addition to a look back, the buildings' redundancy also necessitates a look ahead. Now that the buildings are receiving increasing media attention, there are calls throughout the country for their preservation and reuse. There is an abundance of proposals for a new use: ice-cream parlour, kiosk, studio, exhibition space, hotel room... This look ahead to the future forms an important part of the exhibition. How can the buildings best be recycled? How can the

Modernisme en de uitgesproken 'blikvangerarchitectuur' uit de decennia van economische voorspoed zijn binnen de collectie duidelijk te onderscheiden.

Behalve tot terugblikken noodzaakt het verlies aan functie ook tot vooruitkijken. Nu de media steeds meer aandacht besteden aan de leegstaande huisjes, gaan overal in Nederland stemmen op die het behoud en herbestemming ervan propageren. Het regent transformatievoorstellen; ijssalon, kiosk, atelier, tentoonstellingsruimte, hotelkamer... de ideeën zijn legio. Dit vooruitzicht op de toekomst vormt een belangrijk onderdeel van de expositie, want hoe gaan we zorgvuldig te werk bij het herbestemmen van de huisjes? Hoe kan bij transformatie de waarde het object zelf, maar ook die van de collectie als geheel behouden blijven? Tijdens een serie debatten en workshops met Amsterdammers, studenten en professionals wordt een antwoord gezocht op deze vragen. Er wordt onder meer gekeken naar de verschillende houdingen die men kan innemen ten opzichte van transformatie en herbestemming van historisch erfgoed. Net zoals het ontwerp van de huisjes zelf is namelijk ook deze houding altijd onderhevig geweest aan de heersende tijdgeest. De bevindingen van dit debat-onderdeel van de Sweets-tentoonstelling worden samen met de transformatievoorstellen voor de Amsterdamse brughuisjes verzameld in een tweede publicatie, die enige tijd na de tentoonstelling zal verschijnen.

SPACE&MATTER

value of the individual building and that of the ensemble as a whole best be preserved? Answers to these questions will be sought in a series of debates and workshops involving the general public, students and professionals. The various approaches to the adaptation and reuse of historic buildings will be examined. Like the design of the buildings themselves, these attitudes have always been influenced by the prevailing spirit of the age. The findings of the debate component of the Sweets exhibition will be presented together with the proposals for the buildings' reuse in a second publication, which will appear some time after the exhibition.

SPACE&MATTER



De schipper waardeert hem, als de steun en toeverlaat die hem door de stad loodst. De weggebruiker kan hem haten, als een lastpost die vaak vlak voor zijn neus en steevast op een moment dat hij haast heeft, de brug tergend langzaam opent. Als noodzakelijk kwaad, waarmee men op de meest onverwachte momenten moet leren leven, geduld moet hebben. In feite kent iedereen hem – de brugwachter.

Vandaag is er voor het eerst in mijn leven reden om mij eens goed in hem te verdiepen. Mij is gevraagd om iets te zeggen over zijn territorium, het brugwachtershuisje. Ik ben verleid om de afmetingen te registreren. Om de inrichting – slim, praktisch als van een schip en rationeel als een verkeerstoren – te onderzoeken en te analyseren. Te bekijken wat er zoal aan behoeftigheden bij komt kijken om het leven daar praktisch en bevredigend te laten verlopen. Maar los van het tastbare, de materiële kant van de zaak, is er natuurlijk de vraag: wat betekent het om in een brugwachtershuisje te zitten, alleen of met anderen? Hoe zat de brugwachter hier van oudsher? Hoe functioneerde hij al die jaren? Waar lette hij op als hij uit het raam keek? Had hij door de jaren heen tijd om wat zich buiten voor zijn neus afspeelde echt te zien, de stad waar te nemen en veranderingen op te merken?

We zullen het waarschijnlijk nooit echt weten, ook al hebben er altijd mensen op dergelijke plekken gezeten. Mensen die een beroep uitoefenden dat – zo het niet uitsterft – grondig aan het veranderen is. Wat was het voor type? Wat zal achteraf zijn historische betekenis blijken te zijn? Is het correct of erg naïef om te veronderstellen dat het beroep heel eenvoudig dateert uit de tijd van de eerste beweegbare brug? Is hij dus ooit gewoon de opvolger geweest van de veerman, van de pandjesbaas, voortaan aan de wal gekluisterd?

Een beeld dat op het netvlies is gebrand is dat van een man – bij zomerse temperaturen vaak in een smetteloos wit overhemd – die een brug met de hand open draait, bedaard zijn hengel met daaraan een klompje uitwerpt naar openhartig naar hem op kijkende schippersvrouw. Hij wisselt enkele woorden met de schipper of diens knecht, geniet hun vertrouwen, als degene die de situatie volledig meester is. Het is de sfeer van Bert Haanstra's zwart-wit(!) film 'Fanfare', uit de tijd van de uitbundig wapperende was aan lange lijnen. Maar dat beeld is achterhaald.

De brugwachter, voorheen vaak druk in de weer bij zijn brug, is tegenwoordig minder aanwezig. Zijn werk is technischer geworden, geavanceerder ook. Automatisering en nieuwe communicatietechnieken maken dat hij zelden nog maar één brug in beheer heeft. In plaats daarvan bedient hij gemakkelijk een hele reeks van bruggen, een hele route. In plaats van zijn

The bargeman appreciates him as the help and stay who guides him through the city. Road users hate him as the pain in the neck who, invariably when they are in a hurry, opens the bridge exasperatingly slowly. As a necessary evil, which one has to learn to live and have patience with at the most unexpected moments. Everyone knows him – the bridgeman.

Today, for the first time in my life I have a reason to find out all about him. I have been asked to say something about his territory, the bridge control building. I am tempted to record its dimensions. To examine and analyse its interior – clever, practical as in a ship and rational as in a control tower. To look at what sort of things are there to make life there practical and satisfactory. But apart from the tangible, material aspect, there is of course the question: what does it mean to be inside a bridge control building, by oneself or with others? What was it like for the bridgeman in the past? How did he function throughout those years? What was he watching for when he looked out the window? Did he have time to really see what was going on outside, to observe the city and notice changes?

We shall probably never really know, even though there have always been bridgemen here, practising a profession that – if it doesn't die out – is fundamentally changing. What type of person was he? What will be his historical significance? Is it correct or very naïve to assume that the profession quite simply dates from the time of the first moveable bridge? Was he thus simply the successor to the ferryman, the pawnbroker, now confined to the waterside?

An abiding image is of a man – in the summer often in a pristine white shirt – opening a bridge by hand and calmly throwing out a fishing line, with a clog attached to it, to the bargeman's wife. He exchanges a few words with the bargeman or the barge-hand, enjoys their trust as the one who is fully in control of the situation. It is the atmosphere of Bert Haanstra's black and white film 'Fanfare', from the days of long lines of flapping washing. That image is, however, now a thing of the past.

The bridgeman, in former days often bustling about his bridge, is less in evidence today. His work has become more technical, more advanced. Computerization and new communication technologies mean that he seldom has only one bridge to manage. Rather, he may well operate a series of bridges, an entire route. And instead of a stately, monumental bridge with its characteristic identity, today he is primarily operationally responsible for the functioning of a prosaic and practical system. A spatial system for traffic over land, comprising elements (bridges) that from time to time block the way for water traffic. The bridgeman of today monitors something that could be called 'coordination'. He has become a mediator.

niet zelden statige monumentale brug met zijn karakteristieke identiteit te koesteren, is hij tegenwoordig vooral operationeel verantwoordelijk voor het functioneren van een prozaïsch, uit praktische overwegingen aangelegd systeem. Een ruimtelijk systeem voor verkeer over land, bestaande uit elementen (bruggen) die van tijd tot tijd in de weg liggen voor het verkeer over water. De brugwachter van nu bewaakt iets dat 'afstemming' kan worden genoemd. Hij is een mediator geworden.

Eén ding is er niet minder op geworden. Dat is zijn macht. Het is duidelijk dat de brugwachter macht heeft over de wereld waarover hij uitkijkt. Ook al heeft hij nog zo vaak de spanning van de eerste keer gevoeld, van de eerste keer dat hij zich bewust was van de enorme massa van de brug, van de impact van zijn ingrijpen, van het plotseling ontstaan van een kloof tussen twee oevers die hij teweeg brengt. Maar inmiddels is er alle vertrouwen, heeft hij gaandeweg ervaring, routine ontwikkeld, en is hij in staat die hele zware brug onwaarschijnlijk heel voorzichtig, teder bijna, te sluiten.

De schoonheid hiervan gaat gepaard met eenzaamheid, want hoe geïntegreerd de brugwachter ook is in de daarvoor geëigende systemen, hij is ook geïsoleerd. Hij leeft op een dieet van tijdelijke contacten met passanten op het water, nauwelijks met passanten op de weg. Hij is een dirigent, dus een solist, te midden van collega's, lotgenoten en het systeem waarbinnen hij functioneert.

Als ik me weer eens voor de geest haal hoe het domein van de brugwachter (in mijn geval in het huisje bij de Kortjewantsbrug) er ook weer uitziet, dan vallen me een aantal dingen op. Er is het binnenkomen via de ronde trap, met een feitelijke entree van de werkruimte via een eenvoudige keuken, langs een granito aanrecht met roestvrijstalen spoelbakken waarboven bovenkastjes. Er is een eerste idee van het uitzicht via hoge ramen. In de centrale ruimte is er nog een soort kitchenette, duidelijk een koffiezethoek, nu met royaal uitzicht, in eerste instantie in de richting van de Schippersgracht en de Scharrebiersluis dat even verder onderdeel blijkt van een bijna volledig panorama – van de Nieuwe Vaart via het Oosterdok naar het Scheepvaartmuseum.

Het meest opvallende is dat de sfeer hier ronduit huiselijk is. Alle actieve werkplekken, bestaande uit panelen waaraan duidelijk staande wordt gewerkt, zijn naar buiten gericht. Maar een deel van de comfortabele stoelen, met name twee zeer luie fauteuils, staan nadrukkelijk met de rug naar het uitzicht en zijn gericht op een kloek formaat televisiescherm dat verbonden is met een schotelantenne. Tot het comfort draagt ook bij dat alle ramen open kunnen en dat er sprake is van een natuurlijke zonwering in de vorm van een dakoverstek rondom.

One thing has not changed. His power. It is clear that the bridge-master has power over the world he looks out over. Even though he has experienced the tension of the first time so often; the first time that he was conscious of the enormous mass of the bridge, of the impact of his actions, of the sudden gap between the two sides of the waterway. However, now he has confidence, experience, has developed a routine, and he is able to close that extremely heavy bridge incredibly carefully, tenderly almost.

The beauty of this goes hand in hand with solitude, because however integrated the bridgmaster is in the system, he is isolated. He lives on a diet of fleeting contacts with passers-by on the water, scarcely ever with passers-by on the road. He is a conductor, a soloist thus, surrounded by colleagues, fellow bridgemasters and the system within which he functions.

If I call to mind what the domain of the bridgmaster (in my case the control building at the Kortjewantsbrug) looks like, then a number of things stand out. Having entered the building via a spiral staircase, access to the control room is through a simple kitchen, with a granite worktop and stainless steel sinks, above which are cupboards. There is a hint of the view through tall windows. In the central space there is a sort of kitchenette, a coffee-making corner. Here there is a wide view in the direction of Schippersgracht and the Scharrebiersluis, beyond which is a virtually complete panorama – from the Nieuwe Vaart via the Oosterdok to the Maritime Museum.

Most striking of all is that the atmosphere here is decidedly homely. All of the active workspaces, consisting of panels that are operated standing up, are oriented to the outside. However, some of the comfortable chairs, in particular two very easy chairs, have their backs emphatically to the view and face a sizeable television screen that is connected to a dish aerial. Adding to the comfort is the fact that all of the windows can be opened and that there is natural solar protection on all sides in the form of a roof overhang.

The building is not elegant – it's too angular for that – but for the rest it comes close to the ideal workplace. And even for an outsider it is not difficult to fall under its spell, and that means that the concept of power once again comes into play. The building's power over its occupants. The building is like a transformation machine, because it is not inconceivable that anyone who spends some time here will emerge as a bridgmaster.

I myself noticed that very clearly. Examining the interior, I quickly felt that I would rather like to become a bridgmaster. Someone with his status, with such a uniform. I suddenly understood why when a number of years ago there was a vacancy for a bridge-master in Haarlem, among the many applicants there was a remarkable number of highly educated individuals, including philosophers and sociologists. I knew that the bridgmaster has

Elegant is het huisje niet – daar is het te hoekig voor – maar voor het overige benadert het de ideale werkplek. Het is ook voor een buitenstaander niet moeilijk om in de ban ervan te raken, en dat betekent dat wéér het begrip macht aan de orde is. Macht, nu van het huisje over de bewoner. Het huisje lijkt op een transformatiemachine, want niet ondenkbaar is dat wie er langere tijd zit, eruit komt als een brugwachter.

Ikzelf merk dat heel duidelijk. Het interieur bestuderend voel ik al snel dat ik best brugwachter zou willen worden. Iemand zou willen zijn met zijn status, met zo'n uniform. Ik begrijp ineens waarom zich, toen een aantal jaar geleden in Haarlem sprake was van een vacature voor een brugwachter, onder de vele sollicitanten opmerkelijk veel hoogopgeleide personen, waaronder filosofen en sociologen, bevonden. Dat de brugwachter altijd alles in zich heeft gehad om een mythisch personage te worden, in deze tijd: een cultfiguur, was mij bekend. Het was al duidelijk dat zijn aan- en afwezigheid de loop der geschiedenis kan beïnvloeden. Dat hij levens kan maken en breken, geliefden tot elkaar kan brengen of juist voor eeuwig kan scheiden. Maar daar komt nu dat huisje bij.

Ik realiseer me dat ik in het verleden wel eens heb staan kijken wanneer een brugwachter zijn domein betrad. Ik had dan ook al wel het gevoel dat hij op dat moment als type herkenbaar was, inclusief de verschillende varianten, het snellere, wat pragmatisch ogende type, dan wel de dikkere, gemoedelijke vaderfiguur, al of niet met snor. Beide maken ze overwegend een resolute indruk – zie hoe ze zich manifesteren in het stadsbeeld, fietsend van het ene huisje naar het andere of naar huis.

Wat het huisje aan dat beeld toevoegt is vooral een intrigerende achtergrond. Als de taak van de brugwachter erop zit, heeft de buitenwereld een probleem, want dan is er alle reden om je angstig af te vragen wie de controle overneemt. Als hij het huisje verlaat, wordt de brugwachter zelf een mysterieuze figuur, want vanaf het moment dat hij weg fietst, wordt zijn status met de meter minder. Is hij uit zicht verdwenen, dan lijkt het huisje tijdelijk zijn magie kwijt te zijn. Maar dat is natuurlijk schijn.

Brugwachter en brugwachtershuisje – het is een twee-eenheid. Ze zijn onherroepelijk tot elkaar veroordeeld. Wat ook de toekomst van het brugwachtershuisje is, de ziel van de brugwachter zal er altijd aan verbonden blijven.

MAARTEN KLOOS

always had the potential to become a mythical figure, in this day and age: a cult figure. It was already clear that his presence and absence can influence the course of history. That he can make and break lives, can bring lovers together or keep them apart forever. And then there's that building.

I realize that in the past I sometimes stood and watched when a bridgemaster entered his domain. So I already had a sense that he was recognizable as a type, including the different variants; the sharper, rather pragmatic-looking type, and the fatter, amiable father figure, with or without a moustache. Both types make a purposeful impression – see how they move about the city, cycling from one bridge control building to another, or home.

What the building adds to that image is above all an intriguing background. When the bridgemaster has finished his duty the outside world has a problem, because then there is every reason to wonder anxiously who is going to take over control. When he leaves the building, the bridgemaster himself becomes a mysterious figure, because from the moment he cycles off, his status diminishes with every metre. When he has disappeared from view, the building appears to have lost its magic. But that is of course not so.

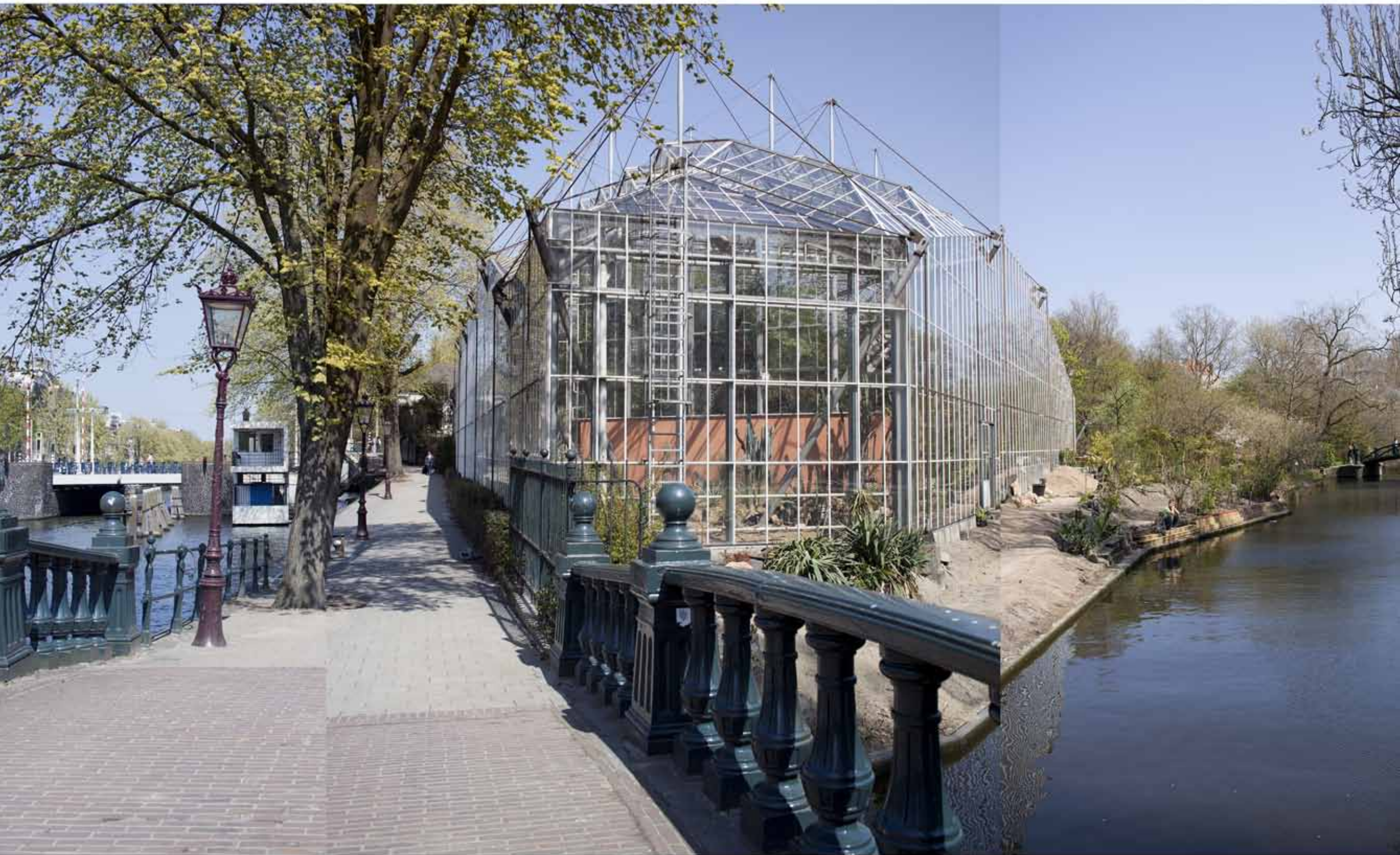
Bridgemaster and bridge control building – it is a dyad. They are irrevocably connected. Whatever the future of the bridge control building may be, the bridgemaster's soul will always be part of it.

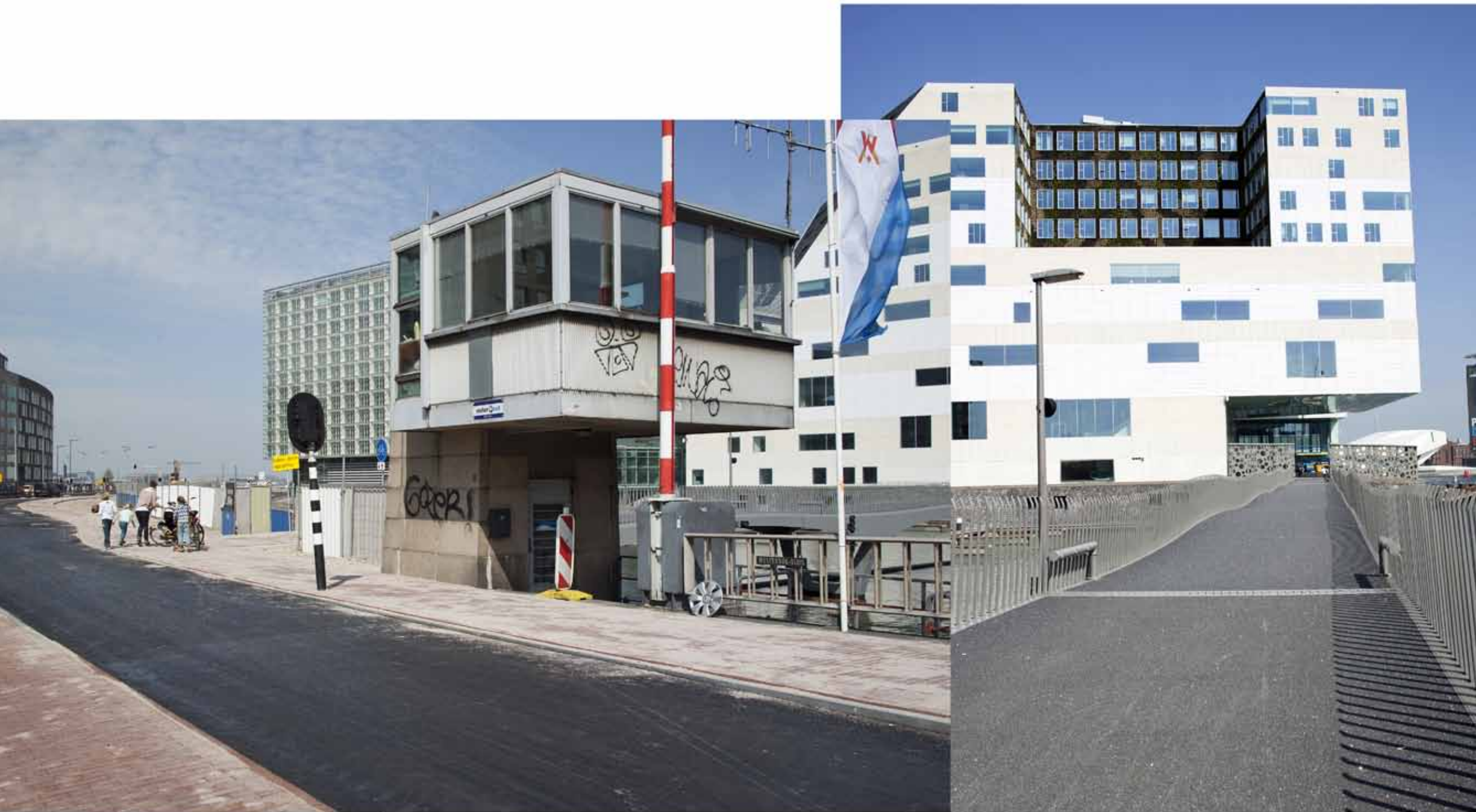
MAARTEN KLOOS

















De tientallen brugwachtershuisjes die in opdracht van de Amsterdamse dienst Publieke Werken zijn gebouwd vormen een herinnering aan het ideaal van de stad als Gesamtkunstwerk. Ze zijn ook nu nog een verrijking van het stadsbeeld, maar een overheid die stevig stuurt op de kwaliteit van de collectieve leefomgeving is iets van vroeger. In de stadsontwikkeling is de toekomst aan het individu. Zowel burger als architect permitteren zich een grote mate van vrijheid. In wijken als het Homeruskwartier in Almere kunnen burgers naar hartenlust betaalbaar bouwen aan hun persoonlijke woondroom. Nergens in Nederland wordt zo radicaal gebroken met de twintigste-eeuwse stadsontwikkeling als in Almere. Hier geen stedenbouwkundige plannen dik als Statenbijbels, maar eenvoudige richtlijnen. Projectontwikkelaars, corporaties en bouwkartels hebben plaatsgemaakt voor particulier initiatief en honderden kleine aannemers. De eindeloze variatie in gevels wordt gevierd als een bevrijding van het esthetisch despotisme dat de Nederlandse stedenbouw sinds de jaren 1920 gevangen hield.

Als welstandvrije zelfbouwwijken de toekomst zijn, dan belichaamt de verzameling socialistische modelsteden rondom het centrum van Amsterdam het verleden. Plan Zuid, Betondorp, Tuindorp Oostzaan, Buitenveldert, Slotermeer, Holendrecht, wijken gekenmerkt door eenvormige architectuur, geconcipeerd binnen dwingende esthetische kaders. Waar van deurknop tot daklijn en van brugwachtershuisje tot pissoir alles in samenhang ontworpen werd. Hier schiepen progressieve stadsbestuurders en hun ontwerpers wijken bedoeld als kritische kunstwerken. Ontevreden met wat zij zagen als de cultuurloze en onrechtvaardige negentiende-eeuwse metropool gingen ze op zoek naar een nieuwe invulling van het ideaal van de Europese stad. Gevelwanden, openbare ruimten en publieke voorzieningen waren in hun optiek onmisbare elementen in de vorming van een nieuwe mens.

Rondom de uit Hollandse geveltjes opgetrokken burgerstad verrees een stad waar collectivistische idealen werden uitgedrukt in steen. Een stad die bijna schokkend met het oude Amsterdam contrasteerde. Monumentaal, horizontaal, geordend. Aan het toeval werd niets overgelaten. De vormgeving brak opzettelijk met het verleden. De nieuwe tijd bediende zich van een nieuwe esthetiek. Sterft, gij oude vormen en gedachten! Het waren de Woningwet en het bijbehorende instrumentarium bestaande uit schoonheidscommissie, overheidssubsidies en uitbreidingsplannen die de realisatie van het nieuwe Amsterdam mogelijk maakten. Centraal stonden betaalbare huisvesting voor arbeiders, een harmonieus en modern stadsbeeld, ontworpen vanuit de openbare ruimte en met volop plek voor het publieke leven.

The bridge control buildings built for Amsterdam's Public Works Department are a reminder of the ideal of the city as a Gesamtkunstwerk. Today, they still enhance the cityscape, but a government with a strong focus on the quality of the collective living environment is a thing of the past. In urban development, the future is in the hands of the individual. Citizens and architects allow themselves a high degree of freedom. In neighbourhoods such as the Homeruskwartier in Almere, citizens are free to build their own affordable dream homes. Nowhere in the country is there such a radical break with twentieth-century urban development as in Almere. Here there are no master plans as thick as the Bible, but rather simple guidelines. Property developers, housing associations and construction cartels have made way for private initiatives and hundreds of small building contractors. The endless variety of facades is celebrated as a liberation from the aesthetic despotism that held Dutch urban planning captive since the 1920s.

If self-build neighbourhoods where there is no aesthetic control is the future, then the collection of socialist model cities around the centre of Amsterdam embodies the past. Plan Zuid, Betondorp, Tuindorp, Oostzaan, Buitenveldert, Slotermeer, Holendrecht are districts characterized by uniform architecture, conceived within restrictive aesthetic frameworks. Where, from doorknob to roof line and from bridge control building to pissoir, everything was designed as part of a unified whole. Here, progressive city councilors and their designers created neighbourhoods intended as critical artworks. Dissatisfied with what they saw as a cultureless and unjust nineteenth-century metropolis, they went in search of a new interpretation of the ideal of the European city. Street frontages, public spaces and public amenities were in their view essential elements in the formation of the new citizen.

Around the bourgeois city with its Dutch facades there arose a city in which collectivist ideals were expressed in stone. A city that was in almost startling contrast to the old Amsterdam. Monumental, horizontal, ordered. Nothing was left to chance. Its design deliberately broke with the past. The new age made use of a new aesthetics. We'll change henceforth the old tradition. It was the Housing Act and its accompanying arsenal of tools comprising the planning inspectorate, government subsidies and expansion plans that made possible the realization of the new Amsterdam. At the forefront were affordable housing for the working class and a harmonious and modern cityscape, designed with the public space as the departure point and with abundant space for public life.

Today, most urban planners and architects look with some shame on the hermetic creations of their predecessors. Nowadays there is no greater insult than to be called naïve. And that is precisely what the neighbourhoods and housing blocks that were built to the greater honour and glory of the working class are. Belief in the

Vandaag de dag bezien de meeste stedenbouwers en architecten met enige schaamte de hermetische scheppingen van hun voorgangers. Geen grotere belediging is er tegenwoordig denkbaar dan naïef te worden genoemd. En juist dat zijn de wijken en woonblokken die ter meerdere eer en glorie van de arbeidende klasse werden opgetrokken. Het geloof in de fundamentele goedheid van de mens, de bij nadere beschouwing ridicule wetenschappelijke analyses die ten grondslag lagen aan het Algemeen Uitbreidingsplan, het onbegrip betreffende het wezen van de moderne grootstad dat op alle schaalniveaus spreekt uit het stadsontwerp. Ging er in het interbellum nog veel goed omdat de planningspraktijk niet geheel beroofd was van intuïtieve kennis over het functioneren van stad en stedelijke economie, na de oorlog gooide men het over een andere boeg. Nieuwe tijd, nieuwe mens, stad van morgen. De naoorlogse planningswaan culmineerde in een half gesloopt stadscentrum en een spectaculair falende tuinstad in de Bijlmermeer.

Niet verwonderlijk dat stadsplanners zich, baserend op vierkantemeterprijzen en veelsoortige leefbaarheidsindexen, wendden tot dat andere Amsterdam: de binnenstad en gordel van neo-Hollandse negentiende-eeuwse wijken eromheen. Wijken gebouwd voordat overheid en volkshuisvesters de stadsontwikkeling overnamen. De Britse stadshistoricus Donald Olsen voorspelde al in 1986 dat een stedelijke renaissance zeer waarschijnlijk de wedergeboorte van de negentiende-eeuwse stad zou betreffen. In Europa en Noord-Amerika heeft hij gelijk gekregen. Profetieën over een plaats- en identiteitsloze toekomst blijken op drijfzand gebaseerd. Als talent en kapitaal foot loose raken door globalisering en de informatierevolutie, leidt dat niet tot het oplossen van de stad, maar tot een sterke concentratie van mensen en activiteiten in aantrekkelijke metropolen. En als we binnen Westerse steden kijken waar talent en kapitaal precies neerslaan, dan is dat opvallend vaak in negentiende-eeuwse en vroeg-twintigste-eeuwse stadsdelen.

Wat zoekt de nieuwe elite daar? Om kort te gaan: leven en schoonheid. Een boekenkast vol plaatwerken over Charles-Édouard Jeanneret en Louis Kahn, aangevuld met bijtende essays van Susan Sontag weerhoudt leden van de cognitieve bovenklasse er niet van om de dagen genoeglijk door te brengen in een van weelderig gestuukte plafonds en met glas-in-lood uitgeruste suitedeuren voorziene burgermanswoning uit 1890. Want laten we wel wezen: al dat maatschappijkritisch beton is natuurlijk best aardig om te bezoeken, maar het reguliere uitzicht moet vooral mooi zijn en de omgeving voorzien van het juiste soort drank- en spijslokalen. We zijn getuige van de wederopstanding van de Europese stad. Dat fantastische continue weefsel van straten,

fundamental goodness of humankind, the ridiculous scientific analyses on which the General Expansion Plan was based, the ignorance regarding the essence of the modern metropolis that is manifest on all scale levels of the urban plan. While many things went well in the interwar years because planning practice was not entirely without intuitive knowledge regarding the functioning of the city and the urban economy, after the war there was a change of tack. New age, new man, city of tomorrow. Post-war planning lunacy culminated in a half-demolished city centre and a spectacularly failing garden suburb in the Bijlmermeer.

Not surprisingly, city planners, basing themselves on square metre prices and diverse liveability indexes, are now shifting their focus to that other Amsterdam: the city centre and surrounding ring of neo-Dutch nineteenth-century districts. Neighbourhoods built before government and public housing officials took over urban development. As far back as 1986, the British urban historian Donald Olsen predicted that an urban renaissance would very probably involve the rebirth of the nineteenth-century city. He has been proved right in Europe and North America. Prophecies about a placeless and identityless future have proved to be based on quicksand. If talent and capital become foot-loose due to globalization and the information revolution, that results not in the dissolution of the city, but rather in a strong concentration of people and activities in attractive metropolises. And if we look at where precisely in Western cities talent and capital are locating, then it is strikingly often in nineteenth-century and early twentieth-century districts.

What are the new elite looking for there? In a nutshell: life and beauty. A bookcase full of coffee-table books on Charles-Édouard Jeanneret and Louis Kahn, supplemented with acerbic essays by Susan Sontag, does not keep members of the cognitive upper class from spending their days agreeably in a bourgeois dwelling of 1890 with its opulently stuccoed ceilings and stained glass sliding doors. Because let's be honest: all that socially critical concrete is of course interesting to visit, but one's regular view must above all be beautiful and the area have the right sort of watering holes and eateries. We are witnessing the resurrection of the European city. That fantastic continuous fabric of streets, squares and public amenities, that marvel of harmonious and tasteful architectural skilfulness. Rid of the great unwashed, who during the last belle époque were forever threatening to disrupt the bourgeois dream, the Western metropolis is currently experiencing its greatest heyday. And planners, designers and policymakers are taking their cue from this model of urbanity.

However, in the haste to break with the planning practice of the last century, two important features that make the European city the greatest cultural product of our civilization are being lost. As economic and social phenomena, our cities do not distinguish

pleinen en publieke voorzieningen, dat wonder van harmonieuze en smaakvolle bouwkunstigheid. Ontdaan van de ongewassen massa's, die tijdens de vorige belle époque altijd dreigden de burgerdroom te verstoren, maakt de Westerse metropool nu haar grootste bloeiperiode door. Ze is het model van stedelijkheid waarnaar planners, ontwerpers en beleidsmakers zich richten.

Maar in de haast te breken met de planningspraktijk van de vorige eeuw sneuvelen twee belangrijke kenmerken die de Europese stad tot het grootste culturele product van onze beschaving maken. Als economische en sociale fenomenen onderscheiden onze steden zich niet van die in andere culturen. Echter, sinds de renaissance is stedenbouw in het Westen, naast een utilitaire bezigheid, ook een esthetisch en moreel project geweest. Dit wezenskenmerk van onze steden overstijgt de tegenstelling tussen burgerstad en socialistische stad. Het is wat de Parijse Avenue de l' Opéra en de Sloterhof gemeen hebben. In feite een classicistisch ideaal, dat ook de modernisten deelden, waarbij de eenheid van het stadsbeeld werd afgedwongen en gehandhaafd. Een ideaal met een sterke morele component. In mooie en goede steden zou ook de mens mooi en goed worden. 400 jaar lang, van de Sixtijnse stadsuitbreidingen in Rome tot IJburg, is waar mogelijk aan dit ideaal vastgehouden. Door individuen, instellingen, kerken en overheden. Duidelijk is dat het streven naar schoonheid, zuiverheid en het goede niet altijd tot de bouw van vitale steden heeft geleid. In de twintigste eeuw werd het mogelijk op grote schaal en volgens nieuwe, onbeproefde concepten steden te ontwerpen en te bouwen. Hierdoor kwam het wezen van de stad in het gedrang en raakte de planning als vak in diskrediet.

Daar kwam nog de breuk met de klassieke esthetica overheen. Het modernisme bleek als opvolger van het classicisme haar universalistische pretenties niet waar te kunnen maken. Sindsdien zijn architectuur en stedenbouw in de greep van een relativisme dat door velen als de ultieme uitdrukking van de hedendaagse tijdgeest wordt gezien. Gedeelde waarden zijn nog slechts een belemmering voor het aan zelfverwezenlijking werkende individu. Wie nu uitspraken doet over de goede stadsvorm, over de beschavende opdracht van steden en het belang van het publieke leven, riskeert als anachronistisch te worden weggezet. Laat duizend bloemen bloeien is het adagium. De burger is aan zet, de overheid trekt zich terug. Stadsplanning ontwikkelt zich tot een postideologisch tijdverdrijf voor allen. En als iedereen meedoet, dan kan het resultaat niet anders dan goed zijn. Helaas vormen duizend verschillende bloemen niet vanzelf een aantrekkelijk boeket. De wisdom of crowds alleen blijkt geen basis te zijn voor het maken van aantrekkelijke steden.

themselves from those of other cultures. However, since the Renaissance, urban planning in the West has, in addition to being a utilitarian activity, always been an aesthetic and moral project. This essential feature of our cities transcends the antithesis between the bourgeois city and the socialist city. It is what Paris' Avenue de l' Opéra and the Sloterhof have in common. In effect a classical ideal, which modernists shared, in which the unity of the cityscape was enforced and maintained. An ideal with a strong moral component. In beautiful and good cities, people, too, would become beautiful and good. For four hundred years, from the Sistine urban expansions in Rome to IJburg, where possible this ideal has been adhered to. By individuals, institutions, churches and governments. It is clear that the striving for beauty, purity and goodness has not always resulted in the construction of vital cities. In the twentieth century, it became possible to design and build cities on a large scale and in accordance with new, untried concepts. As a result, the essence of the city suffered and planning as a profession became discredited.

On top of that came the break with classical aesthetics. Modernism, as the successor to Classicism, proved unable to live up to its universalist pretensions. Ever since, architecture and urban planning have been in the grip of relativism, which many see as the ultimate expression of the contemporary zeitgeist. Shared values are merely an impediment to the individual working on his or her self-realization. Anyone who pronounces on good city form, the civilizing project of cities and the importance of public life, risks being ridiculed as anachronistic. Let a thousand flowers bloom is the slogan. It's the citizen's move now, the government is withdrawing. City planning is developing into a post-ideological pastime for everyone. And if everyone takes part, then the result can only be good. Unfortunately, a thousand different flowers do not automatically make an attractive bouquet. The wisdom of crowds alone is clearly not a basis for creating attractive cities.

For all that, for decades now planning and design have been moving away from the collective ideal. In Amsterdam, the Public Works Department was dismantled after the Bijlmermeer and metro debacle. Since then, the council's ability to build a European city has been steadily crumbling. No clear line is discernable in the architecture of the bridge control buildings since 1980. Ever thicker master plans are needed in order to guarantee a degree of cohesion in urban expansion areas.

Around the cities, along motorways and in infill locations, the decline of the old planning ideal is rapidly becoming apparent. This might appear to be inconsistent with the popularity of the old city centres. However, it is perhaps no accident that the inability to create order, beauty and a flourishing public life is leading to a growing appreciation of areas where these qualities can still be found. It is an important explanation for the fact that

Desondanks bewegen planning en ontwerp zich al decennia weg van het collectieve ideaal. In Amsterdam is de dienst Publieke Werken na het Bijlmer- en metrodebaclé ontmanteld. Sindsdien brokkelt het vermogen van de gemeente om aan de Europese stad te bouwen gestaag af. In de architectuur van brugwachtershuisjes is sinds 1980 geen heldere lijn meer te herkennen. Steeds dikkere stedenbouwkundige plannen zijn nodig om in stadsuitbreidingen iets van samenhang te garanderen.

Rondom de steden, langs snelwegen en op inbreidingslocaties wordt de ondergang van het oude planningsideaal in hoog tempo zichtbaar. Dit lijkt in tegenspraak met de populariteit van de oude stadscentra. Maar het onvermogen om te bouwen aan orde, schoonheid en een bloeiend publiek leven leidt niet geheel toevallig tot groeiende waardering voor gebieden waar deze kwaliteiten nog te vinden zijn. Het is een belangrijke verklaring voor het feit dat woningen in steeds meer traditionele stadswijken onbetaalbaar zijn. De oude steden ontwikkelen zich tot exclusieve domeinen van de nieuwe elite. Ze leven als nooit tevoren, maar zijn in zekere zin toch musea. Niet omdat er nog slechts toeristen komen, maar omdat de idealen die vorm gaven aan de schoonheid van onze metropolen zijn opgelost. Met liefde en aandacht ontworpen publieke werken zoals de brugwachtershuisjes bekoren als vanouds, zeker. Net als de steden waarvan ze mede het gezicht bepalen. Bouwen zullen we ze beiden niet meer, koesteren als waardevolle relictten is wat ons overblijft.

ERRIK BUURSINK

housing in more and more traditional city districts is prohibitively expensive. The old cities are developing into the exclusive domains of the new elite. While they are vibrant as never before, they are in a certain sense museums. Not because only tourists go there, but because the ideals that shaped the beauty of our metropolises have dissolved. Lovingly and carefully designed public works such as bridge control buildings most certainly still have great appeal. As do the cities of which they are an intrinsic part. We shall never build them again. We can only cherish them as valuable relics.

ERRIK BUURSINK

CATALOGUS

In Amsterdam hebben altijd wel kleine bouwwerken in de buurt van bruggen gestaan. Vaak waren dit houten brugwachtershuisjes, elektriciteitshuisjes, of kleine kioskjes, waar passanten, zowel op het land als te water, een krant, sigaretten of wat te eten konden kopen. Het hiernavolgende historische overzicht laat zien hoe het gebruik van de brug- en het brugwachtershuisje in relatie tot de publieke ruimte, in ruim honderd jaar sterk veranderde.

Na een tijdslijn waarin de huisjes worden geplaatst in relatie tot tendensen in architectuur en ruimtelijk beleid, wordt dieper ingegaan op de individuele achtergronden van de huisjes. Binnen de collectie zijn een zestal generaties te onderscheiden. Ze zijn als volgt gecategoriseerd:

- Het nieuwe esthetisch bewustzijn (pre 1917): Amsterdam in de ban van het esthetisch stadsbeeld.
- De Amsterdamse schoolperiode (1917-1936): Piet Kramer speelt als esthetisch adviseur een uitgesproken rol bij het ontwerp van de bruggen en de brugwachtershuisjes.
- De tijd van het Algemeen Uitbreidingsplan (1936-1952): De algemene teneur in de architectuur wijzigt radicaal, terwijl Kramer trouw blijft aan zijn oude ontwerpprincipes.
- Het nieuwe bouwen (1952-1967): Amsterdam groeit hard tijdens de wederopbouw. Zakelijkheid en efficiëntie vervangen het esthetisch ideaal.
- Van architect naar ingenieur (1967-1990): Terwijl de brugwachtershuisjes in Amsterdam Noord nog door architect Sterenberg worden ontworpen, neemt na 1980 het Ingenieursbureau Amsterdam het ontwerp van de huisjes voor haar rekening.
- Externe Architectenbureaus (1990-2013): De gemeente besluit het ontwerp van brugwachtershuisjes uit te besteden. Het worden op zichzelf staande blikvangers langs het water.

CATALOGUE

In Amsterdam there have always been small structures near bridges. These were often wooden bridge control cabins next to drawbridges, but there were also urinals and electricity transformer kiosks. Often, too, there were small kiosks selling newspapers, cigarettes and snacks to passers-by on the water and on land. The historical overview that follows shows how the use of the bridge and the bridge control building in relation to the public space changed over a period of some one hundred years.

A timeline, in which the buildings are placed in relation to trends in architecture and spatial planning policy, is followed by an analysis of the background to the individual buildings. Six generations of bridge control buildings can be distinguished, within which the buildings display strong similarities. They have been categorized as follows:

- The new aesthetic consciousness (pre 1917): Amsterdam is pre-occupied with the aesthetic cityscape. The city council commissions artists to provide sculptures for the city's bridges.
- The Amsterdam School period (1917-1936): As architect and aesthetic adviser, Piet Kramer plays a prominent role in the design of bridges and bridge control buildings.
- The period of the General Expansion Plan (1936-1952): The general trend in architecture changes radically, whereas Kramer adheres tenaciously to his old principles in his designs.
- The Nieuwe Bouwen (1952-1967): Amsterdam grows rapidly during the period of reconstruction after the war. The increase in traffic leads to a different urban planning approach. Efficiency and functionality replace the aesthetic ideal.
- From architect to engineer (1967-1990): While the bridge control buildings in Amsterdam Noord are still being designed by the architect Sterenberg, after 1980 the engineering office Ingenieursbureau Amsterdam is responsible for all new bridge designs.
- External architectural firms (1990-2013): the council decides to contract out the design of bridge control buildings. They become stand-alone eye-catchers along the waterside.

PRE 1917: EEN NIEUW ESTHETISCH BEWUSTZIJN

- Brughuis op de kade naast de brug
- Materialen: Metselwerk, houten kozijnen, houten dak
- Handbediening buiten

1917-1936: DE IDEALEN VAN DE AMSTERDAMSE SCHOOL

- Brughuis gekoppeld aan de elementen van de brug
- Materialen: Metselwerk, natuursteen, houten kozijnen
- Bedieningspaneel buiten

1936-1952: KRAMER EN HET AUP

- Brughuis gekoppeld aan de elementen van de brug
- Materialen: Metselwerk, natuursteen, houten en stalen kozijnen
- Bedieningspaneel buiten

1952-1967: HET NIEUWE BOUWEN

- Brughuis gekoppeld aan de brugpijler of op een paal in het water
- Materialen: Beton, aluminium, glas en staal
- Bedieningsruimte met bedieningspaneel

1967-1990: VAN ARCHITECT NAAR INGENIEUR

- Brughuis gekoppeld aan de brugpijler of op een paal in het water
- Voornamelijk beton, aluminium, glas en staal
- Bedieningsruimte met bedieningspaneel

1990-2013: EXTERNE ARCHITECTENBUREAUS

- Op een verhoging in het water of op de kade naast brug
- Materialen: titanium, polyurethaan-coating, keramische tegels
- Bedieningspaneel, video- en geluidsinstallaties

PRE 1917: A NEW AESTHETIC AWARENESS

- Bridge house on the quay next to the bridge
- Materials: Masonry, wooden frames, wooden roof
- Manual control outside

1917-1936: THE IDEAL OF THE AMSTERDAM SCHOOL

- Attached to elements of the bridge
- Materials: Masonry, natural stone, wooden horizontal frames
- Control panel outside

1936-1952: KRAMER AND THE AUP

- Attached to elements of the bridge
- Materials: Masonry, natural stone, steel window frames
- Control panel outside

1952-1967: THE 'NIEUWE BOUWEN'

- Attached to the bridge pier or on a pole in the water
- Materials: Concrete, aluminium, glass and steel
- Control room with control panel

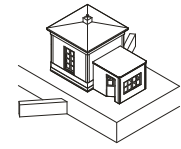
1967-1990: FROM ARCHITECT TO ENGINEER

- Bridge house attached to the bridge pier or on a pole in the water
- Simple and efficient materials: mainly concrete, aluminium, glass and steel
- Control room with control panel

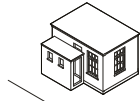
1990-2013: EXTERNAL ARCHITECTURE FIRMS

- On a pole in the water or on the quay next to the bridge
- Materials: titanium, polyurethane-coating, ceramic tiles
- Control panel, video and sound installations

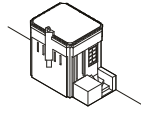
TYOLOGISCH OVERZICHT



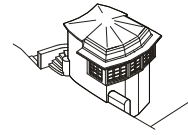
1 ● S101
AMSTELSCHUTSLUIS
1973
J. Hudde



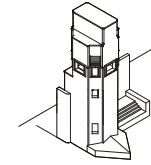
2 ● B278
SCHARREBIERSLUIS
1906
Publieke Werken
o.l.v. W.A. de Graaf



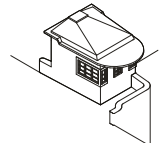
3 ● B101
NIEUWE AMSTELBRUG
1912
J.M. van der Mey



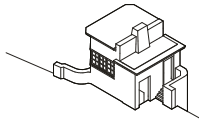
4 ● B151
WILLEMSBRUG
1928
P.L. Kramer



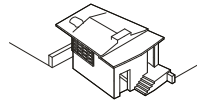
5 ● B423
BERLAGEBRUG
1932
H.P. Berlage



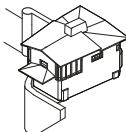
6 ● B171
VAN HALLBRUG
1932
P.L. Kramer



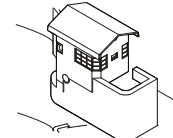
7 ● B324
BELTBRUG
1933
P.L. Kramer



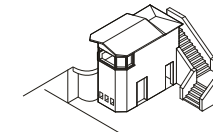
8 ● B266
KINKERBRUG
1936
P.L. Kramer



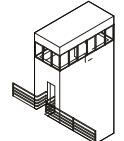
9 ● B199
OVERTOOMSESLUIS
1947
P.L. Kramer



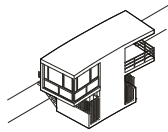
10 ● B155
KATTENSLOOTBRUG
1952
P.L. Kramer



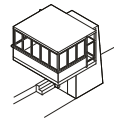
11 ● B429
OMVALBRUG
1954
P.L. Kramer



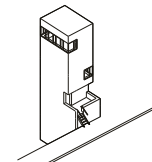
12 ● B356
LANGEBRUG
1954
P.L. Kramer



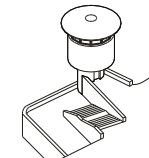
13 ● B239
HORTUSBRUG
1956
D.L. Sterenberg



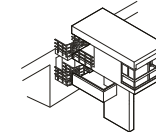
14 ● B314
WESTERDOKSBRUG
1960
D.L. Sterenberg



15 ● B357
KERBEN WAGENAARBRUG
1965
E. Hartsuyker



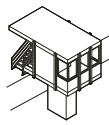
16 ● B487
MEEUWENPLEINBRUG
1967
Dic. Slebos



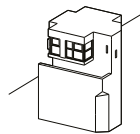
17 ● B491
WALTER SUSKINDBRUG
1969
D.L. Sterenberg



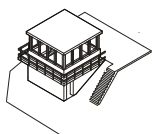
18 ● B237
WALTER SUSKINDBRUG
1972
D.L. Sterenberg



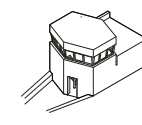
19 ● B360
THEOPHILE DE BOCKBRUG
1974
D.L. Sterenberg



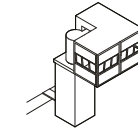
20 ● B970
IJDOORNLAANBRUG
1975
D.L. Sterenberg



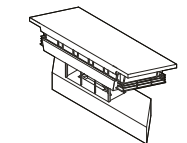
21 ● B2205
BUIKSLOTERDRAAIBRUG
1984
Ingenieursbureau Amsterdam



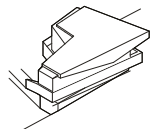
22 ● B1267
DUIVENDRECHTSEBRUG
1988
Ingenieursbureau Amsterdam



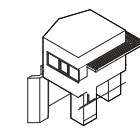
23 ● B173
WIEGBRUG
1990
M. Ponsen
Kunstwerk L. Mijnlief



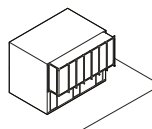
24 ● B2270
OOSTERDOKDRAAIBRUG
2004
Kerste-Meijer



25 ● B346
WESTERKEERSLUIS
2004
Zilt



26 ● B348
ZEILSTRAATBRUG
2007
Kerste-Meijer

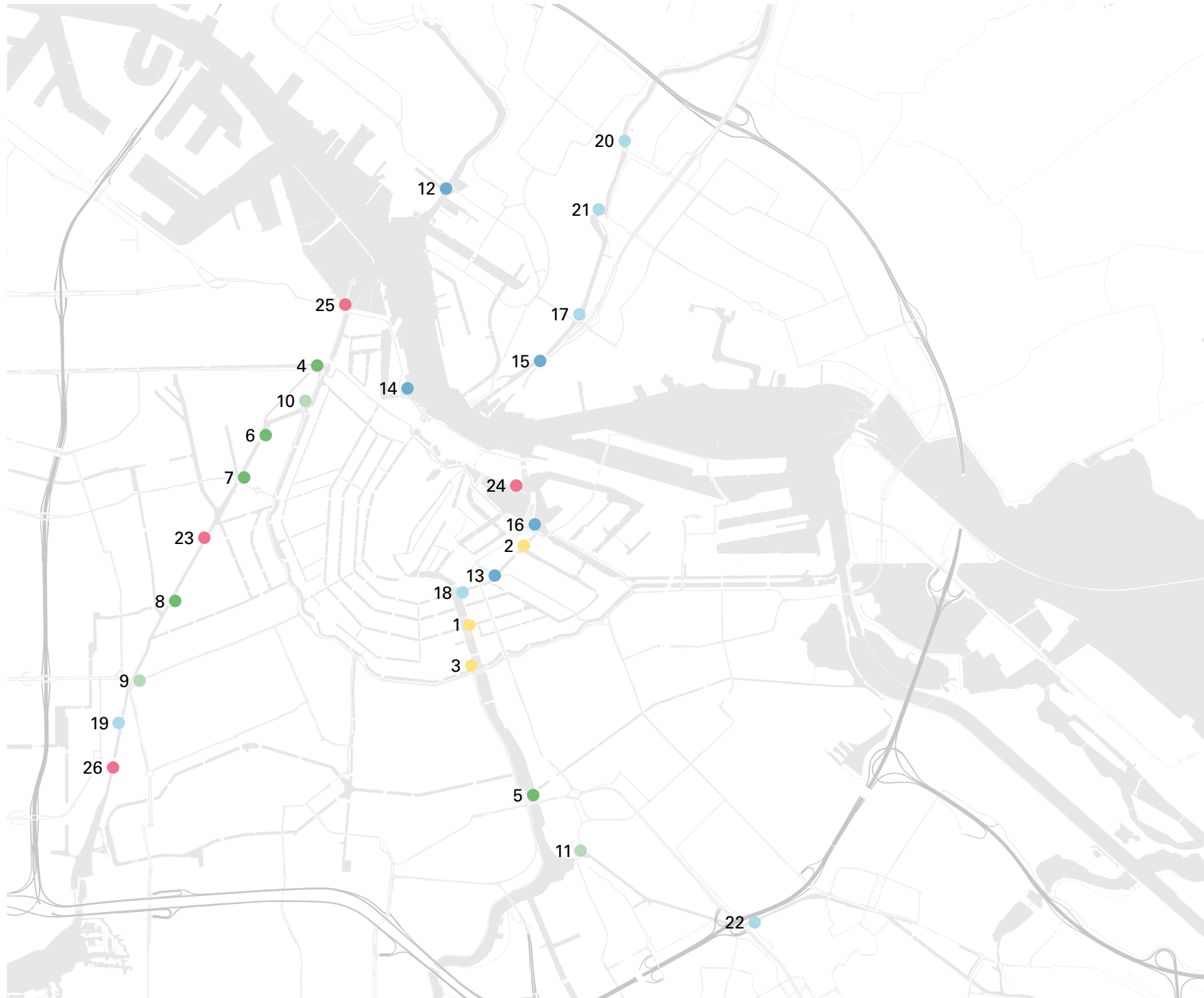


27 ● B2023
HAVENEILAND
2009
Quist Wintermans

TYOLOGICAL OVERVIEW

INVLOEDEN STADSUITBREIDING

IMPACTS URBAN GROWTH



Bruggen over de Amstel / Bridges across Amstel River
Eind 19e eeuw / Late 19th century

Bruggen over de Amstel worden eind negentiende eeuw gezien als prestigieuze projecten om het aanzien van de stad te verhogen. De bruggen vormen belangrijke verbindingen tussen de oude binnenstad en de nieuwe uitbreidingen zoals Plan Zuid, De Pijp, Oosterparkbuurt.

Bridges across Amstel River in the late 19th century were viewed as prestigious projects that would enhance the city's standing. The bridges functioned as important linkages between the old city centre and the new expansions such as Plan Zuid, De Pijp and Oosterparkbuurt.

1 ● 3 ● 5 ● 18 ●

Kostverlorenvaart / Kostverlorenvaart
Gordel '20-'40 / Canal belt '20-'40

Over de Kostverlorenvaart zijn in de periode 1920-1940 een groot aantal bruggen gebouwd als verbinding met de nieuwe wijken Baarsjes, Staatsliedenbuurt, Westindische buurt, de Krommerdt. De afdeling Bruggen van de Dienst Publieke Werken ontwikkelde samen met zijn architect Piet Kramer alle bruggen.

Many bridges were built across Kostverlorenvaart between 1920 and 1940 to connect to new neighbourhoods such as Baarsjes, Staatsliedenbuurt, Westindische buurt and de Krommerdt. The bridges department of the Public Works service developed all the bridges with Piet Kramer.

4 ● 6 ● 7 ● 8 ● 9 ● 10 ● 17 ● 23 ● 26 ●

Verkeersafwikkeling rondom binnenstad /
Traffic flow around the city centre

Vrij baan voor de auto in de binnenstad, 1963 /
Carte blanche for automobiles in the city centre, 1963

Het nieuwe verkeersplan waarmee de gemeente in 1963 instemde leidde tot ingrijpende reconstructies en aanpassingen van bruggen. De brughuisjes langs de belangrijke entrees van de stad, de Oostertoegang en Westertoegang, werden als opvallende gebouwtjes ontworpen.

The new transport development plan agreed to by the municipality in 1963 led the bridges to be drastically reconstructed and adapted. The bridge houses along the major entrances to the city in the west and the east were strikingly designed buildings.

13 ● 14 ● 16 ● 24 ● 25 ●

Noord-Hollandsch Kanaal / The North Holland Canal
IJtunnel, 1968 / IJ Tunnel, 1968

Door de IJtunnel uit 1968 breidde de stad zich uit met een aantal wijken in Amsterdam-Noord waaronder Tuindorp Buiksloot, Tuindorp Nieuwendam, de Van der Pekbuurt, de Vogelbuurt. Als verbinding tussen deze wijken werden over het Noord-Hollandsch kanaal een aantal bruggen met brughuishuisjes gebouwd.

The IJ Tunnel, built in 1968, enabled the city to expand with a number of neighbourhoods in the north of Amsterdam, such as Tuindorp Buiksloot, Tuindorp Nieuwendam, Van der Pekbuurt and Vogelbuurt. To connect these neighbourhoods with each other, a number of bridges with bridge houses were built across the North Holland Canal.

10 ● 15 ● 17 ● 20 ● 21 ●

ARCHITECTUUR INVLOEDEN

ARCHITECTURAL INFLUENCES

ARCHITECTUURSTROMINGEN
ARCHITECTURAL TENDENCIES

ARCHITECTEN
ARCHITECTS

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
1673	1906	1912	1928	1931	1932	1933	1936	1947	1952	1954	1955	1956	1960	1965	1967	1969	1972	1974	1975	1984	1988	1990	2004	2004	2007	2009
<p>1910-1954 Amsterdamse School / Amsterdamse School</p> <p>Organische plattegronden, ambachtelijke uitbundigheid en samenspel tussen verschillende kunstdisciplines. Organic plans, craft exuberance and interplay between different artistic disciplines.</p> <p>Het Schip Amsterdam, M. de Klerk, 1916 Scheepvaarhuis Amsterdam, J.M. van der Mey, 1916 Sparndammerbuurt Amsterdam, M. de Klerk, 1920 Radiostation Kootwijk, J.M. Luthmann, 1922</p>											<p>1960-1980 Structuralisme / Structuralism</p> <p>Efficiënte en economische bouwmethoden, terughoudend materiaalgebruik en repetitie. Efficient and economic construction methods, modest material use and repetition.</p> <p>Burgerweeshuis Amsterdam, A. van Eyck, 1960 Euromast Rotterdam, H. Maaskant, 1960 RAI Amsterdam, A. Bodon, 1961 Auditorium TU Delft, J. van den Broek en J. Bakema, 1970 Stadhuis Terneuzen, J. van den Broek en J. Bakema, 1972 Hoog Catharijne Utrecht, G.J. van der Grinten, 1975</p>						<p>1990-2010 Neomodernisme / Neomodernism</p> <p>Experimentele houding van de elementaire hoofdvormen, speelse en gevarieerde gevelcomposities. Experimental attitude of the basic forms, playful and varied facade compositions.</p> <p>Kunsthal Rotterdam, R. Koolhaas, 1992 Academie voor de Kunsten Eindhoven, W. Arets, 1993 Erasmusbrug Rotterdam, B. van Berkel, 1996 VPRO gebouw Hilversum, MVRDV, 1997</p>									
<p>1930-1960 Nieuwe Bouwen / Nieuwe Bouwen</p> <p>Licht, lucht en ruimte, innovatieve bouwmethoden en materialen; zoals beton, staal en glas. Light, air and space, innovative construction methods and materials, such as concrete, steel and glass.</p> <p>Van Nelle Fabriek Rotterdam, A. Brinkman en J. van der Vlugt, 1930 Victorieplein Amsterdam, J.F. Staal, 1930 Zonnestraal Hilversum, J. Duiker en B. Bijvoet, 1931 Groothandelsgebouw Rotterdam, W. van Tijen en H. A. Maaskant, 1952 Lijnbaan Rotterdam, J. van den Broek en J. Bakema, 1953</p>											<p>1980-2000 Hi-Tech / Hi-Tech</p> <p>Industrieel vervaardigde materialen en gebouwonderdelen, minimale dimensies en constructieve werking in het zicht. Industrially manufactured materials and building components, minimum dimensions and constructive materials in sight.</p> <p>Kubuswoningen Rotterdam, P. Blom, 1984 Station Sloterdijk Amsterdam, H. Reijnders, 1986 ING kantoor Amsterdam, T. Alberts en M. van Huut, 1987 NAi Rotterdam, J. Coenen, 1988</p>															
<p>1917-1930 De Stijl / De Stijl</p>											<p>1960-1970 Minimalisme / Minimalism</p>					<p>1975-1990 Neorationalisme / Neo-rationalism</p>										
<p>1919-1934 Constructivisme / Constructivism</p>											<p>1960-1970 Brutalisme / Brutalism</p>															
<p>1926-1933 Nieuwe Zakelijkheid / Nieuwe Zakelijkheid</p>																										
<p>H. Leguyt 1875-1907</p> <p>Basculebrug, 1862 Klapbrug, 1905 Bascule bridge, 1862 Drawbridge, 1905</p>			<p>PL. Kramer 1916-1952</p> <p>Experimenteren met de nieuwe, decoratieve en organische vormen. Experimenting with the new, decorative and organic forms.</p>			<p>Betonbrug, 1916 Electrische klapbrug, 1923 Experimenten met voorgespannen beton, 1950 Concrete bridge, 1916 Electric drawbridge, 1923 Lift bridge, 1931 Experiments with prestressed concrete, 1950</p>			<p>D.L. Sterenberg 1950-1975</p> <p>Inspiratie door het Nieuwe Bouwen, veelvuldig gebruik van glas, staal en beton. Inspired by the Nieuwe Bouwen movement, extensive use of glass, steel and concrete.</p>			<p>Voorgespannen beton, 1966 Prestressed concrete, 1966</p>			<p>Diverse architecten / Various architects 1990-2013</p> <p>Ontwerpen beïnvloed door internationale architecten en stijlen. Designs influenced by international architects and styles.</p> <p>Moderne stalen brug, 1990 Modern steel bridge, 1990</p>											
<p>J.M. vd Mey 1911-1917</p> <p>Als esthetisch adviseur bezig met het vervangen en verbeteren van straatmeubilair en bruggen. As aesthetic consultant working on replacing and improving street furniture and bridges.</p>			<p>Dic. Slebos 1954-1968</p> <p>C.J. Henke 1954-1961</p>			<p>P.H. van Rhijn 1968-1970</p>			<p>Ingenieurs Rijkswaterstaat</p> <p>Architect vervangen door een civiel-ingenieur, ontwerp zeer onopvallend. Architect replaced by a civil engineer, design very unobtrusive.</p>																	
<p>P.K.A. Pennink 1959-1964</p>																										

BELEIDSINVLOEDEN

POLICY IMPACTS

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27		
	1673	1906	1912	1928	1931	1932	1933	1936	1947	1952	1954	1955	1956	1960	1965	1967	1969	1972	1974	1975	1984	1988	1990	2004	2004	2007	2009		
DIRECTEUREN DIRECTORS		A.W. Bos 1907-1926 Publieke Werken Gerichte moderne aanpak van het stadsbeeld Targeted modern approach towards a cityscape.			Scheepsvaarhuis, 1916 Plan Zuid, 1917 Uitbreidingsplan West, 1922				J.W. Clerx 1951-1955 Publieke Werken Ruimte geven aan het autoverkeer. Providing enough space for car traffic.								G.H. Meijer 1969-1978 Publieke Werken 1000ste brug in Amsterdam, 1974 Metro network, 1977			G.J. Onderlinden 1984-1996 Stedelijk Beheer en Openbare Werken Geen vaste ingenieurs meer in dienst. No more permanent engineers employed.			Oostelijk havengebied, 1989 Structuurplan Amsterdam, 1991 IJburg, 1992						
				W.A. de Graaf 1926-1946 Publieke Werken Autonome dienst, alleen verantwoordelijkheid aan de schoonheidscommissie. Autonomous service, accountable only to the city's aesthetics committee.			Algemeen Uitbreidingsplan, 1935 Spoorwegplan Amsterdam Oost, 1935			A. van Walraven 1955-1969 Publieke Werken Stadsuitbreidingen met grote bouwactiviteiten. Urban development with major construction activities.			Wibauthuis, 1961 Uitbreiding verkeersreal, 1963 Coentunnel, 1966 Bijlmermeer, 1966 IJtunnel, 1968								G.J. vd Heide 1980-1984 Openbare Werken Werken Splitsing PW naar de nieuwe organisatie Openbare Werken. Former Department of Public Works splits into the new Public Works service.			FW.J. Lelieveld 1999-Heden Hoofd afdeling KunstWerken Automatisch brugsysteem, de brugwachtershuisjes komen leeg te staan. Automatic bridge system, the bridge houses will become vacant.					
HOOFD AFDELING BRUGGEN HEAD OF BRIDGE DEPARTMENT			W.A. de Graaf 1919-1926 Afdeling Bruggen laboratorium van de Amsterdamse School. The Amsterdam School's Bridges department laboratory.		C. Biemond 1926-1937 Ontwerpt samen met Kramer een nieuw type brug, de hefbrug. A design for a new kind of bridge, the lift bridge, is made with Kramer.			A. van Walraven 1937-1951		G.F. Janssonius 1951-1976 Technische ontwikkelingen op het gebied van beton. Technical developments in the field of concrete.																			
PUBLIEKE OPINIE PUBLIC OPINION	Amsterdam in de ban van het esthetisch stadsbeeld. Amsterdam captivated by the aesthetic cityscape.		Advies aan gemeenteraad geen rekening meer te houden met de publieke opinie. The city council is advised to stop taking public opinion in account.											Vooruitgangdenken en functionalisme, weinig historisch besef. Progress and functionalism, little historical awareness.				Onder G.H. Meijer daalde de populariteit van de dienst. The service's popularity decreased under G. H. Meijer.											
ARCHITECTEN ARCHITECTS	H. Leguyt 1875-1907		P.L. Kramer 1916-1952 Afdeling Bruggen Verantwoordelijk voor het ontwerp bij de constructie van de brug. Responsible for the design of the bridge.		Autoriteit bij de dienst, met meer dan 200 ontwerpen. Authority within the service, with more than 200 designs.			D.L. Sterenberg 1950-1975 Afdeling Bruggen Efficient, economisch en zakelijk ontwerp voor de brug. Efficient, economic and sober bridge designs.														Ingenieurs Rijkswaterstaat De architect speelt geen rol meer in het ontwerp. The architect no longer plays a role in the design.		Diverse architecten / Various architects 1990-2013 Lokatiespecifiek op zoek naar een zelfstandig architectenbureau. Location-specific search for an independent architectural office.					

EEN NIEUW ESTHETISCH BEWUSTZIJN

In Amsterdam hebben altijd wel kleine bouwwerkjes in de buurt van bruggen gestaan. Vaak waren dit houten brugwachtershuisjes naast ophaalbruggen, maar er werden ook urinoirs en elektriciteitshuisjes van het Gemeente Energiebedrijf naast bruggen gebouwd. Ook stond er dikwijls een kleine kiosk bij een brug, waar passanten, zowel te land als te water, een krant, sigaretten of wat te eten konden kopen.

In navolging van steden als Wenen en Parijs raakt aan het begin van de twintigste eeuw ook Amsterdam in de ban van het esthetisch stadsbeeld. In 1911 besluit Andries Bos, directeur van de Dienst Publieke Werken, om architect Jan van der Mey aan te stellen als esthetisch adviseur. Van der Mey zou zich, samen met zijn assistent Piet Kramer, vooral gaan bezighouden met het vervangen en verbeteren van straatmeubilair en bruggen. Daarnaast trekt directeur Bos diverse kunstenaars aan om de stad te verfraaien, zoals 'stadsbeeldhouwer' Hildo Krop, die een grote hoeveelheid Amsterdamse bruggen van beeldhouwwerk zou voorzien.

Vanaf die tijd ontstaat er een toenemende stroom opdrachten vanuit Publieke Werken voor kleine utilitaire gebouwtjes en straatmeubilair bij bruggen. Bos was namelijk van mening dat het aanbieden van koopwaar op plaatsen waar mensen zich verzamelen - bij bruggen in dit geval - het stadsleven een 'opwekkend cachet' geeft, vooral als deze plekken met enige zorg worden ontworpen. In 1914 ontwierp Van der Mey voor het eerst een kiosk. Het bouwwerkje bij het Muntplein, op de brug over Het Singel, vormde een duidelijke architectonische eenheid met de brug en de omgeving. Vanaf dat moment komen er steeds meer huisjes langs bruggen, voornamelijk in Amsterdam Zuid.

A NEW AESTHETIC AWARENESS

In Amsterdam, there have always been small structures near bridges. These were often wooden bridge control cabins next to drawbridges, but there were also urinals and electricity transformer kiosks. Often, too, there were small kiosks selling newspapers, cigarettes and snacks to passers-by on the water and on land.

Taking its cue from cities such as Vienna and Paris, at the beginning of the twentieth century Amsterdam, too, became preoccupied with creating an aesthetic cityscape. In 1911, Andries Bos, director of the city's Public Works Department, decided to appoint the architect Jan van der Mey as aesthetic adviser. Van der Mey, together with his assistant Piet Kramer, was chiefly concerned with replacing and improving street furniture and bridges. In addition, Bos engaged various artists to beautify the city, such as the 'city sculptor' Hildo Krop, who provided a great many of Amsterdam's bridges with sculptures.

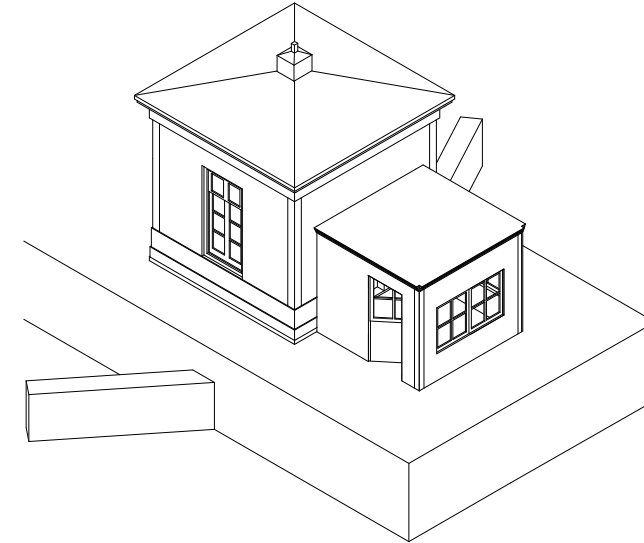
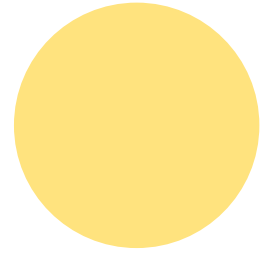
From that time on, the Public Works Department commissioned a steady stream of small utilitarian structures and street furniture near bridges. Bos believed that street outlets in places where people gather – in this case near bridges – gave city life an 'exciting cachet', particularly when these spaces were carefully designed. Van der Mey designed his first kiosk in 1914. This building at Muntplein, on the bridge over the Singel, clearly formed an architectural unit with the bridge and its setting. From then on, more and more such structures were built on bridges, particularly in Amsterdam Zuid.

AMSTELSCHUTSLUIS



S101

1



Architect:
Joannes Hudde

Jaar:
1673

Locatie:
Amstel

Type brug:
Sluis

Architectuurstijl:
Hollands classicisme

Kenmerken:
Gemetselde gevels
Natuursteen
Houten kozijnen

Architect:
Joannes Hudde

Year:
1673

Location:
Amstel

Bridge type:
Lock

Architectural style:
Dutch Classicism

Characteristics:
Brick elevations
Natural stone
Wooden window frames



Amstel, met zicht op de Amstelsluisen (1985)
Amstel, overlooking Amstel lock (1985)

In de Amstel, tegenover theater Carré, ligt de Amstelschutsluis. Dit sluisencomplex dateert uit 1673 en bestaat uit diverse sluisen, een sluiswachterskantoor en drie diensthuisjes, die zijn ontworpen door de wiskundige en burgemeester Joannes Hudde. De sluisen maakten het mogelijk vaartuigen gecontroleerd de stad in te laten varen en tol te heffen, maar verzorgden vooral ook de waterverversing van de sterk vervuilde Amstel en de burgwallen.

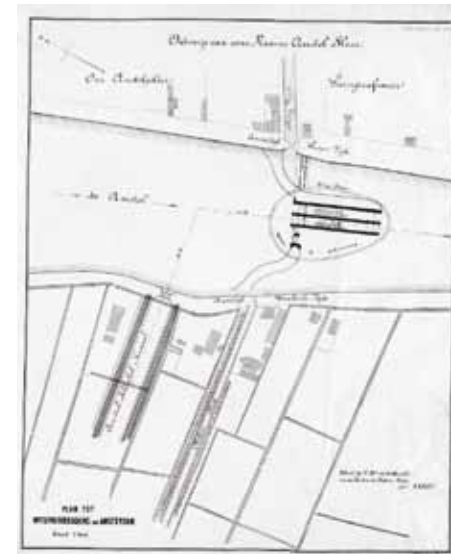
Het sluiswachterskantoor staat op het middelste sluseiland, midden in de Amstel. Het gebouwtje heeft een vierkante plattegrond, bakstenen gevels met natuurstenen hoekstenen, schuiframen met witgeschilderde houten kozijnen en een zinken tentdak. De entree bevindt zich in een houten aanbouw.

Op elk van de twee andere sluseilanden staat een klein vierkant wachthuisje, bekleed met natuursteen en voorzien van een klein zinken tentdak. Omdat de huisjes zo klein zijn en aan drie zijden zijn voorzien van luiken, lijken ze meer op een loket dan op een brugwachtershuisje. Tenslotte staat aan de westelijke oever nog een rechthoekig houten huisje, eveneens met een zinken tentdak. Dit diende waarschijnlijk als wachtlokaal of voor materiaalopslag.

Het sluisencomplex met bijbehorende dienstgebouwtjes, bedieningsmateriaal, sluseilanden, hoofden en -deuren is in 2001 aangewezen als rijksmonument wegens het belang voor de lokale geschiedenis.



Sluishuis op de Amstel met op de achtergrond Koninklijk Theater Carré (ca. 1939)
Lock house on Amstel River, and in the background Royal Theatre Carré (ca. 1939)



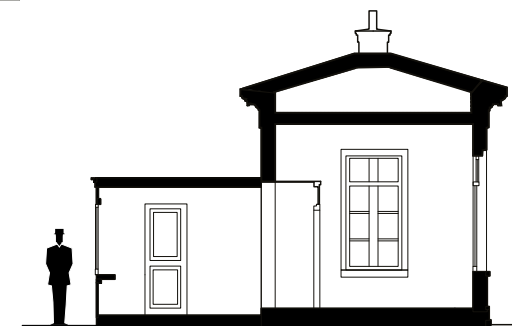
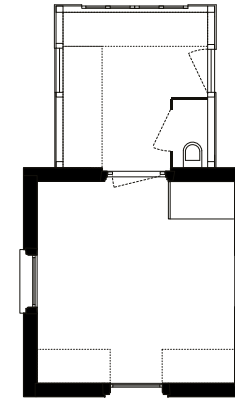
Situatietekening van met huisjes (1874)
Situation drawing of Amstel lock with houses (1874)

The Amstelschutsluis is situated in the Amstel, opposite the Carré Theatre. This lock complex dates from 1673 and consists of various locks, a lockmaster's office and three service buildings, all designed by the mathematician and burgomaster Joannes Hudde. The locks made it possible to collect tolls from vessels entering the city, but above all they also refreshed the highly polluted Amstel and the burgwallen canals.

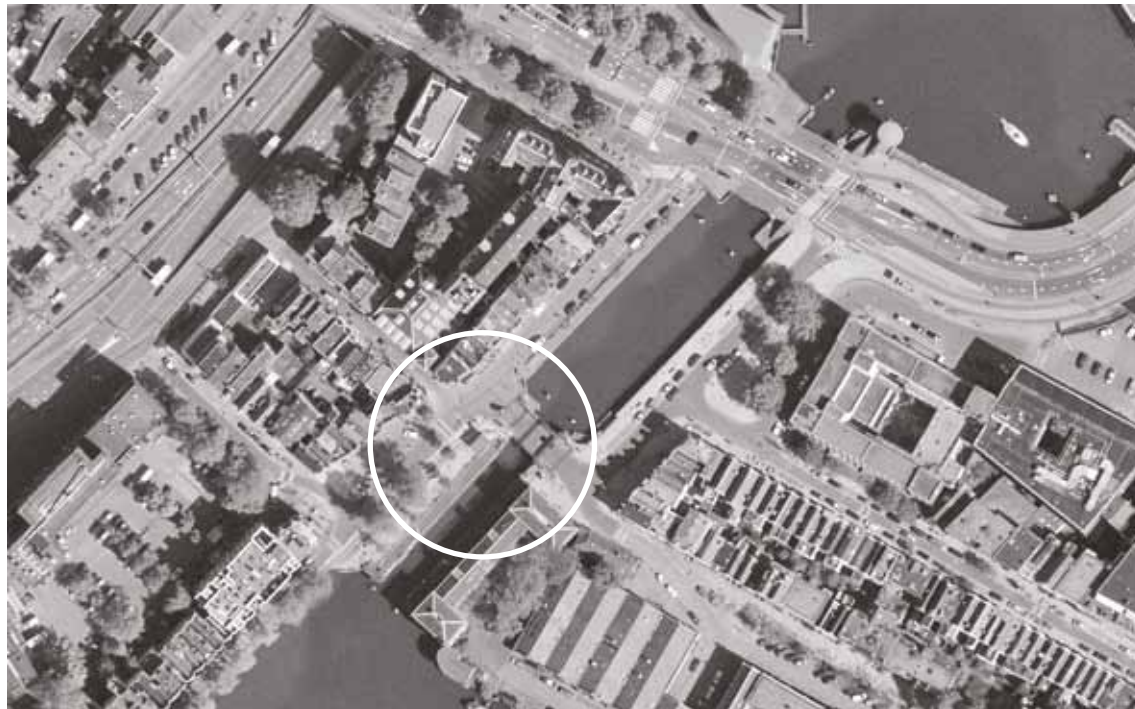
The lockmaster's office stands on the central lock island. The building has a square floor plan, brick elevations with natural stone cornerstones, sliding windows with white painted wooden window frames and a zinc pavilion roof. The entrance is situated in a wooden extension.

On each of the other two lock islands there is a small, square building, clad with natural stone and capped with a small zinc pavilion roof. Because these buildings are so small and have shutters on three sides, they resemble a kiosk rather than a control building. On the west bank there is a rectangular wooden building, which also has a zinc pavilion roof. This building probably served as a waiting room or as storage space.

The lock complex with service buildings, operating equipment, lock islands, bays and doors was awarded national listed status in 2001 because of its importance for the local history.

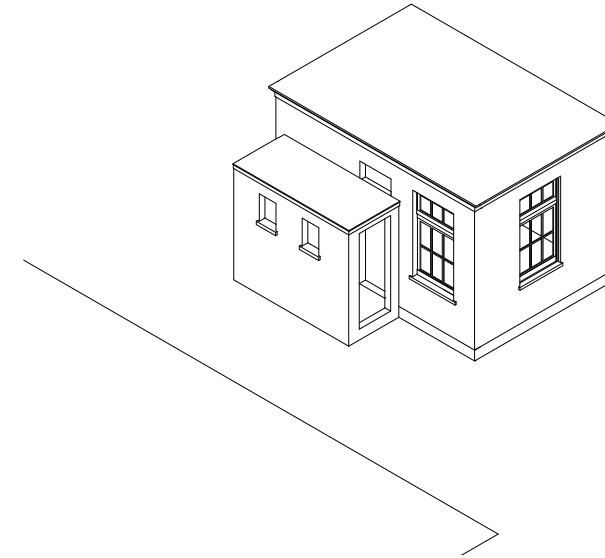
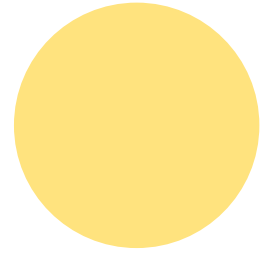


SCHARREBIERSLUIS



B278

2



Architect:
Publieke Werken,
o.l.v. W.A. de Graaf

Jaar:
1906

Locatie:
Kadijksplein - Rapenburgsluis

Type brug:
Ophaalbrug

Architectuurstijl:
Vroeg Amsterdamse School

Kenmerken:
Baksteenconstructie
Houten dak
Houten deuren en kozijnen

Architect:
Public Works,
under the direction of W.A. de Graaf

Year:
1906

Location:
Kadijksplein - Rapenburgsluis

Bridge type:
Drawbridge

Architectural style:
Early Amsterdamse School

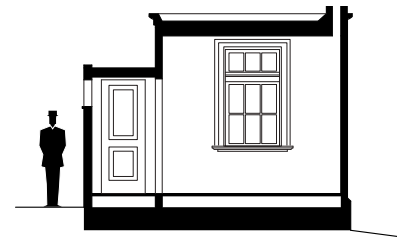
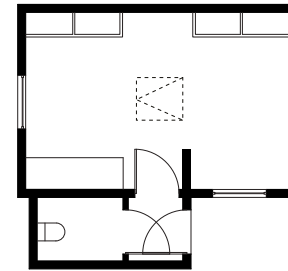
Characteristics:
Brick structure
Wooden roof
Wooden doors and window frames

De Scharrebiersluis, een stalen ophaalbrug over de Nieuwe Herengracht bij het Kadijksplein, is ontworpen onder leiding van W.A. de Graaf van de dienst Publieke Werken. Het is een Rijksmonument. Oorspronkelijk stond naast de brug een houten brugwachtershuisje, maar dat werd in 1906 vervangen door een bakstenen exemplaar. Dit Scharrebierhuisje is duidelijk ontworpen vóór de uitbundigheid van de Amsterdamse School, want het is sober van vorm en het metselwerk is eenvoudig.

Bijzonder is dat de oorspronkelijke afsluithekken voor het wegverkeer bewaard zijn gebleven, desondanks worden tegenwoordig moderne slagbomen neergelaten als de brug open staat. De brug is overigens vernoemd naar een dun soort bier, Scharrebier, die vanouds werd gedronken door werklieden. Het werd vroeger op deze ophaalbrug verkocht omdat er vaak veel werkvolk aanwezig was.

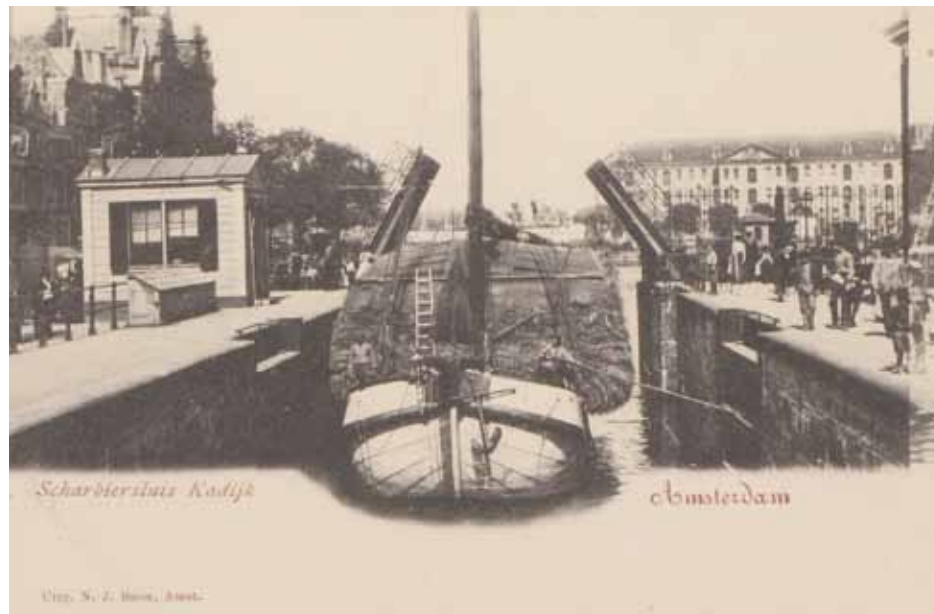


Het Entrepotdok, gezien vanaf de Rapenburgerschutsluis (1984)
Entrepotdok, seen from Rapenburgerschutsluis (1984)



The Scharrebiersluis, a steel drawbridge over Nieuwe Herengracht near Kadijksplein, was designed under the direction of W.A. de Graaf at the city's public works department and has national listed status. Originally, a wooden bridge control building stood next to the bridge but in 1906 this was replaced by a brick building. With its sober form and simple brickwork, the Scharrebier house was clearly designed before the exuberance of the Amsterdam School.

The original barriers for road traffic have been preserved, nevertheless they lower modern barriers when the bridge is open. The bridge takes its name from a type of beer, Scharrebier, which was traditionally drunk by workmen. It used to be sold on this bridge because there were often large numbers of workmen here.



Een hooggeladen boot passeert de brug, links het houten brughuis (ca. 1900)
A heavily loaded boat crosses the bridge, on the left the wooden bridge house (ca. 1900)



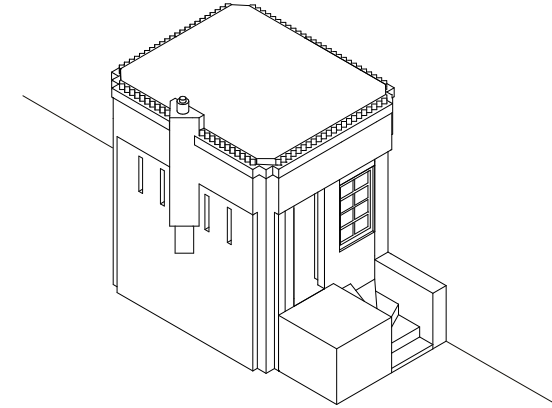
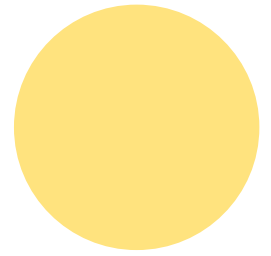
De Scharrebiersluis gezien vanaf het Kadijksplein (1982)
Scharrebiersluis seen from Kadijksplein (1982)

NIEUWE AMSTELBRUG



B101

3



Architect:
Johan Melchior van der Mey

Jaar:
1912

Locatie:
Ceintuurbaan - Amstel

Type brug:
Basculebrug

Architectuurstijl:
Vroeg Amsterdamse School

Kenmerken:
Baksteen
Houten dak
Stalen deuren en kozijnen

Architect:
Johan Melchior van der Mey

Year:
1912

Location:
Ceintuurbaan - Amstel

Bridge type:
Bascule bridge

Architectural style:
Early Amsterdam School

Characteristics:
Brick
Steel doors and window frames
Wooden roof



De Amstel met aan de overkant het brugwachtershuisje (1929)
The Amstel and the bridge house on the other side (1929)

De Nieuwe Amstelbrug is in 1903 ontworpen door Hendrik Leguyt, met Hendrik Petrus Berlage als esthetisch adviseur. Het brugwachtershuisje werd pas negen jaar later ontworpen door Johan Melchior van der Mey. Tot die tijd verbleef de brugwachter in een kelder bij een van de brugpijlers.

Het Nieuwe Amstelbrughuisje is een klein, enigszins gesloten blokje, dat vooral bijzonder is vanwege de kunstig gemetselde gevels. De rijke metseldetails maken dit huisje een goed voorbeeld van de Amsterdamse School.

Omdat de Nieuwe Amstelbrug in 1973 in een erbarmelijke staat verkeerde maakte Dirk Sterenberg een nieuw ontwerp voor zowel de brug als de brugwachterspost. Dit ontwerp is na veel protest van tafel geveegd. In 1985 is de brug gerestaureerd.

Aangezien deze brug de 'Nieuwe' Amstelbrug heet, is er nooit sprake geweest van een oude Amstelbrug. Het was in 1903 simpelweg de nieuwste brug over de Amstel. Overigens werd in die tijd de Hogesluis ook wel Amstelbrug genoemd.



De Nieuwe Amstelbrug in zijn geheel met links in de hoek het brugwachtershuisje (1984)
The Nieuwe Amstelbrug in its entirety and the bridgehouse in the left corner (1984)



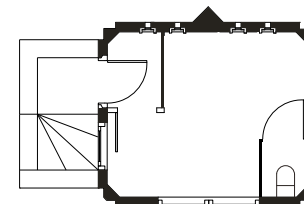
Het bakstenen brugwachtershuis direct naast de Nieuwe Amstelbrug (1983)
The brick bridge house right next to Nieuwe Amstelbrug (1983)

The Nieuwe Amstelbrug was designed in 1903 by Hendrik Leguyt, with Hendrik Petrus Berlage acting as aesthetic adviser. The bridge control building was designed nine years later by Johan Melchior van der Mey. Until its completion, the bridgmaster operated the bridge from a basement near one of the bridge piers.

The Nieuwe Amstelbrug house is a small, rather 'closed' structure. It is notable in particular for its rich and skilful brickwork, making it an excellent example of the Amsterdam School.

Because the Nieuwe Amstelbrug was in a very poor state of repair, Dirk Sterenberg designed a new bridge and bridge control building in 1973. Following protests, however, this plan was withdrawn and the bridge was restored in 1985.

Although the bridge is called the 'Nieuwe' (new) Amstelbrug, there was never an old Amstelbrug. In 1903 it was simply the newest bridge over the Amstel. In those days, the Hogesluis was also known as the Amstelbrug.



DE IDEALEN VAN DE AMSTERDAMSE SCHOOL

Na een reorganisatie van de Dienst Publieke Werken in 1917 wordt Piet Kramer aangesteld als esthetisch adviseur van de nieuwe afdeling Bruggen. De constructie van de bruggen blijft in handen van de ingenieur, maar vanaf nu maakt de architect daar een esthetisch verantwoord ontwerp bij. Als in 1923 de elektrische klapbrug wordt geïntroduceerd, maakt het daarbij noodzakelijke brugwachtershuisje definitief deel uit van het architectonische brugontwerp.

Kramer laat zich in zijn ontwerpen inspireren door Hendrik Petrus Berlage en diens Plan Zuid, dat in 1917 werd aangenomen door de gemeenteraad. Hij geeft zijn bruggen vorm als 'Gesamtkunstwerk', waarin de kunstambachten, zoals metselkunst, beeldhouwkunst en siersmeedkunst, bijdragen aan de compositie van een indrukwekkend architectonisch geheel. De afzonderlijke brugelementen – brugleuningen, landhoofden, hekwerken, brugwachtershuisje – zijn stuk voor stuk in dit geheel opgenomen.

Tegelijkertijd experimenteert hij qua vormtaal met de nieuwe, decoratieve en organische vormen van de Amsterdamse School, waarvan Kramer net als Michel de Klerk en Jan van der Mey een aanvoerder was. De Dienst Publieke Werken, en met name de afdeling Bruggen, wordt ook wel gezien als het 'laboratorium' van de Amsterdamse School.

De constructie van Kramers huisjes wordt verborgen achter een ambachtelijke uitbundigheid van timmer-, beeldhouw-, smeed- en metselwerk. Kenmerkend zijn de organische plattegronden, de witgeschilderde, horizontale houten kozijnen met roeden, bijzondere metselverbanden, afwerkingen van natuursteen en de golvende lijn van het dak. Als de omgeving zich ertoe leent ontwerpt hij bij de bruggen kleine rustzones met zitgelegenheden en groenvoorzieningen.

THE IDEAL OF THE AMSTERDAM SCHOOL

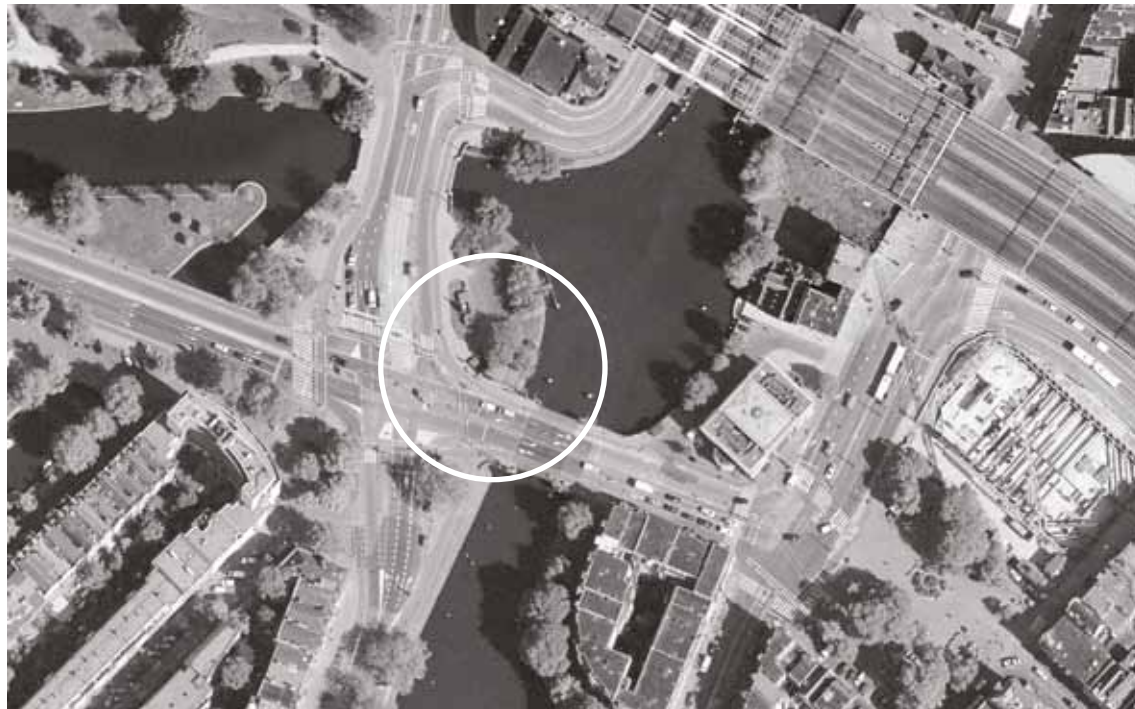
Following a reorganization of the Public Works Department, in 1917 Piet Kramer was appointed as aesthetic adviser at the new Bridges Division. Construction of the bridges remained in the hands of the engineer, while the architect produced an aesthetically accountable design. With the introduction of the electrically operated drawbridge in 1923, the accompanying bridge control building became part of the architectural bridge design.

Kramer took the inspiration for his designs from Hendrik Petrus Berlage and the latter's Plan Zuid, which was approved by the city council in 1917. He designed his bridges as a 'Gesamtkunstwerk', in which crafts such as brickwork, sculpture and wrought iron work contribute to the composition of an impressive architectural whole. The individual bridge elements – parapets, abutments, railings, bridge control building – were incorporated in this whole.

At the same time, Kramer experimented as regards formal idiom with the new, decorative and organic forms of the Amsterdam School, whose leaders were himself, Michel de Klerk and Jan van der Mey. The Public Works Department, and the Bridges Division in particular, was also regarded as the 'laboratory' of the Amsterdam School.

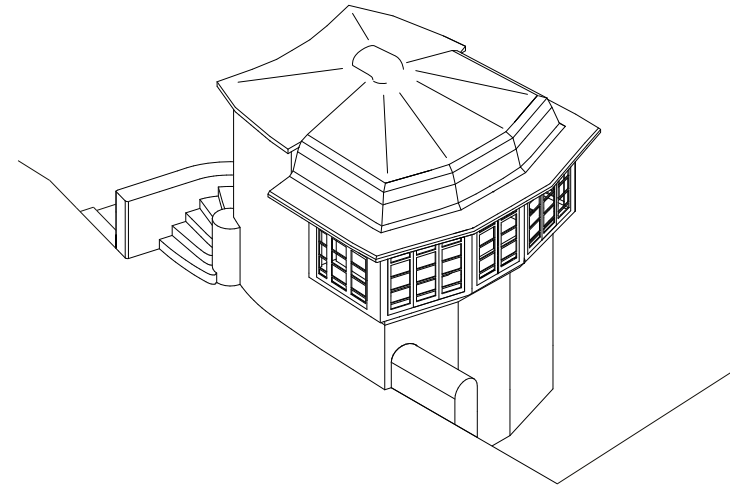
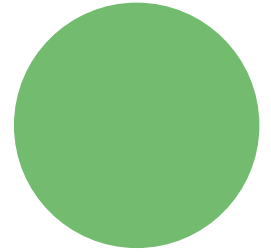
The structure of Kramer's bridge control buildings was concealed behind exuberant carpentry, sculpture, wrought iron and brickwork. Characteristic of his designs are the organic floor plans, the white painted horizontal wooden window frames with glazing bars, unusual brick patterns, natural stone details and undulating roof lines. Where possible, next to the bridges he designed small rest areas with seating and greenery.

WILLEMSBRUG



B151

4



Architect:
Pieter Lodewijk Kramer

Jaar:
1928

Locatie:
Nassauplein - Kostverlorenvaart

Brug type:
Basculebrug

Architectuurstijl:
Amsterdamse School

Kenmerken:
Baksteen gevel
Houten dak
Bitumen dakbedekking
Houten kozijnen
Natuursteen

Architect:
Pieter Lodewijk Kramer

Year:
1928

Location:
Nassauplein - Kostverlorenvaart

Bridge type:
Bascule bridge

Architectural style:
Amsterdam School

Characteristics:
Brick elevations
Wooden roof
Bitumen roof covering
Wooden window frames
Natural stone

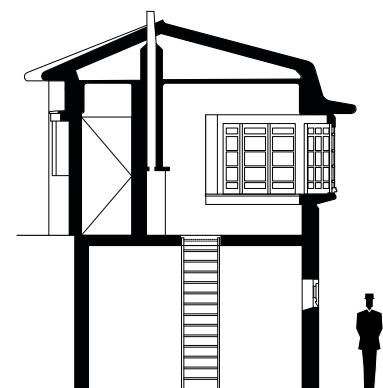
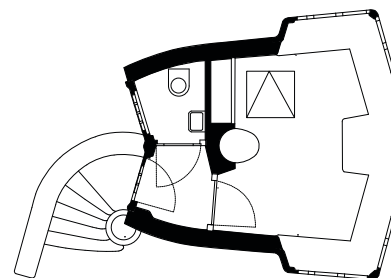


Brugwachtershuis vanaf het Nassauplein (ca. 1930)
Bridge house seen from Nassauplein (ca. 1930)



Brugwachtershuis gezien vanaf Haarlemmerweg (1971)
Bridge house, seen from Haarlemmerweg (1971)

Aan de rand van het drukke Nassauplein, tegenover de Haarlemmerpoort, bevindt zich het Willemshuisje van Piet Kramer. Dit Amsterdamse School-huisje uit 1925 is het oudste nog bestaande brugwachtershuisje uit Kramers oeuvre en is tevens een van de meest fantasierijke. Het huisje valt op door zijn bijzondere dakvorm. Het golvende dak met overstekende dakrand doet denken aan een alpinopet. De overhellende dakrand biedt de brugwachter bescherming tegen de zon. Verder kenmerkt het huisje zich door zijn ronde hoeken, de bijzonder vormgegeven smeedijzeren trapleuning en vooral ook de witte, brede en vooruitstekende raamkozijnen die zich aan de waterkant om de gevel vouwen. Doordat de ramen over de zijgevels doorlopen heeft de brugwachter een goed zicht over de Singelgracht.



The Willemshuis stands on the edge of the busy Nassauplein, opposite the Haarlemmerpoort. This Amsterdamse School building from 1925, is the oldest existing bridge control building designed by Kramer and is also one of his most imaginative designs. It is quite striking because of the unusual roof form. The undulating roof with projecting eaves is reminiscent of a beret. The overhang shields the bridgmaster from the sun. The building is also characterized by its rounded corners, the unusual design of the wrought-iron handrail and in particular by the white, wide, projecting window frames, which fold around the building on the water side. Because the windows continue around the side elevations, the bridgmaster has a good view over Singelgracht.



De bouw van de Willemshuis gezien vanaf de Singelgracht (1928)
The construction of Willemshuis, seen from the Singelgracht (1928)



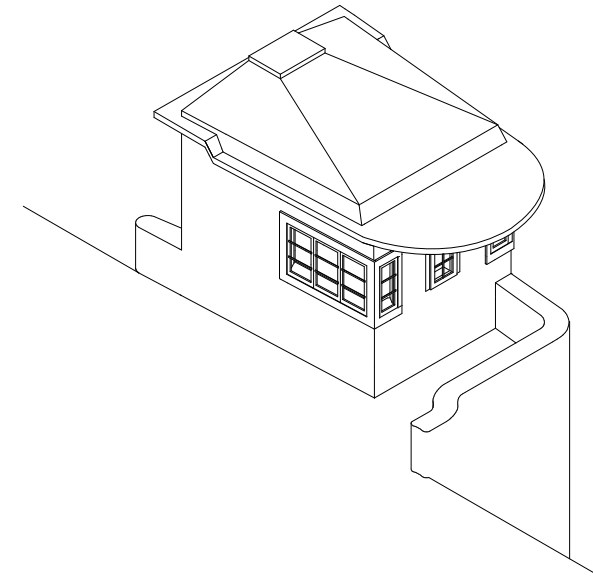
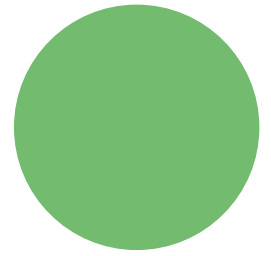
Verkeersdrukte op het Nassauplein met op de achtergrond het brugwachtershuis
Traffic on Nassauplein with the bridge house in the background

VAN HALLBRUG



B171

5



Architect:
Pieter Lodewijk Kramer

Jaar:
1932

Locatie:
Kostverlorenstraat - Kostverlorenvaart

Type brug:
Basculebrug

Architectuurstijl:
Amsterdamse School

Kenmerken:
Baksteen gevel
Houten dak
Bitumen dakbedekking
Houten kozijnen
Natuursteen

Architect:
Pieter Lodewijk Kramer

Year:
1932

Location:
Kostverlorenstraat - Kostverlorenvaart

Bridge type:
Bascule bridge

Architectural style:
Amsterdam School

Characteristics:
Brick elevations
Wooden roof
Bitumen roof covering
Wooden window frames
Natural stone



Bouw van de van Hallbrug (ca. 1932)
Construction of Van Hallbrug (ca. 1932)

In 1923 kwam er met de aanleg van de Van Hallbrug een directe verkeersroute tot stand tussen de Frederik Hendrikbuurt en de Haarlemmerweg. Piet Kramer ontwierp bij de brug het Van Hallhuisje, dat prominent aanwezig is langs de Van Hallweg. Het is het derde huisje in de serie Kramer, na het inmiddels gesloopte Zeilstraathuisje (B348) en het Willems huisje (B151). Het rode bitumen dak heeft de vorm van een boerenpetje. Van onder de klep van deze pet bedient de brugwachter de lessenaar, beschermd tegen de regen. Net als vele huisjes van Kramer heeft ook dit wachthuisje brede witte kozijnen die zich om de hoeken heen vouwen.

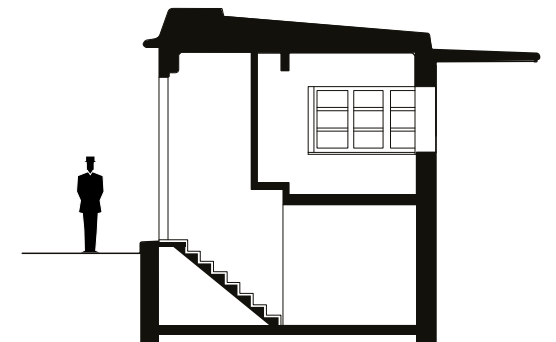
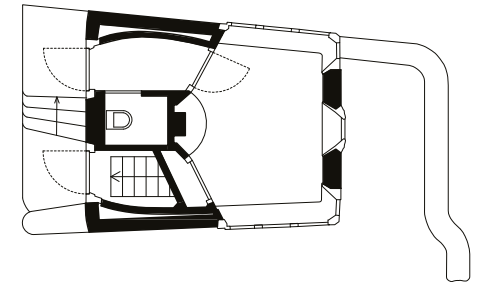


De Kostverlorenstraat richting de Rombout Hogerbeetstraat, met op de voorgrond het brugwachtershuis (1983)
The Kostverlorenstraat leading to the Rombout Hogerbeetstraat, the bridge house in the front (1983)



Bouw van de van Hallbrug, gezien in de richting van de Buyskade (1932)
Construction of Van Hallbrug, view towards Buyskade (1932)

The construction of the Van Hallbrug in 1923 created a direct traffic route between the neighbourhood Frederik Hendrikbuurt and Haarlemmerweg. Adjacent to the bridge, Piet Kramer designed the control building, the Van Hall house, which stands prominently on Van Hallweg. This is the third building in the series Kramer designed, after the demolished Zeilstraat house (B348), and the Willems house (B151). The red bitumen roof is shaped like a peaked cap. The bridge is operated from a control lectern underneath the cap's peak, which shelters the bridge-master from the rain. Like many of the bridge control buildings Kramer designed, this building has wide, white window frames that continue around the corners.

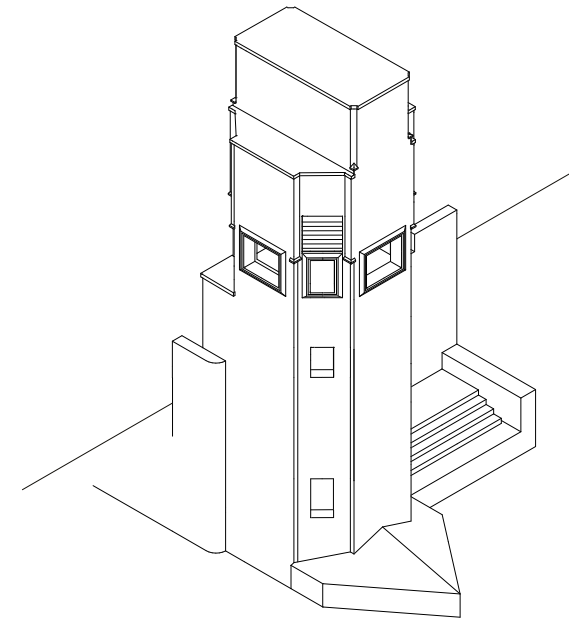
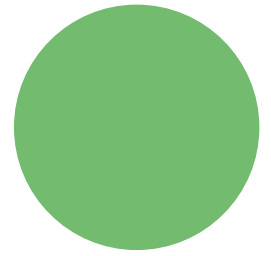


BERLAGEBRUG



B423

6



Architect:
Hendrik Petrus Berlage

Jaar:
1932

Locatie:
Vrijheidslaan - Amstel

Type brug:
Basculebrug

Architectuurstijl:
Amsterdamse school

Kenmerken:
Baksteen
Geglazuurd keramiek
Houten kozijnen met
buitenafwerking in zink

Architect:
Hendrik Petrus Berlage

Year:
1932

Location:
Vrijheidslaan - Amstel

Bridge type:
Bascule bridge

Architectural style:
Amsterdam School

Characteristics:
Brick
Glazed ceramic
Wooden window frames with
zinc exterior finish

Tussen 1911 en 1952 werd de Amsterdamse bruggenbouw gedomineerd door twee architecten, Johan Melchior van der Mey en Piet Kramer. Andere architecten kregen in deze periode nauwelijks de kans om een brug of brughuisje te ontwerpen. Hendrik Petrus Berlage vormde hierop een uitzondering. De gemeente gunde Berlage in 1932 de eer het ontwerp van een brug over de Amstel te maken, omdat zijn oorspronkelijke ontwerp voor Plan Zuid slechts gedeeltelijk was uitgevoerd. De Berlagebrug fungeert vanaf het water als stadspoort en verbindt bovendien Berlages Plan Zuid met de overzijde van de Amstel. Het was in die tijd de grootste brug van Amsterdam.

Hoewel het een ere-opdracht betrof, is de brug slechts een residu geworden van wat deze had moeten zijn. Midden op de brug verrijst een statige bakstenen brughuis, die het middelpunt moest worden van een nieuw Amsterdams watersportcentrum. Berlage ontwierp namelijk bij de brug ook een roeivereniging en het 'Amstelpaviljoen'. Door flinke bezuinigingen zijn deze plannen echter nooit verwezenlijkt.

Op de noordgevel van de toren bevindt zich een vier meter hoge keramische plaat. Dit imposante beeld stelt de genius van Amsterdam voor, de beschermgeest van de stad. Het kunstwerk is gemaakt door Hildo Krop, die jarenlang nauw samenwerkte met de afdeling Bruggen en bijna alle sculpturen op de Amsterdamse Schoolbruggen verzorgde.



Openingsrede van burgemeester dr. Willem de Vlugt (1932)
Opening speech by mayor Willem de Vlugt (1932)



Het verticale brughuis met open staand wegdek
The vertical bridge house with opened pavement



Briefkaart Berlagebrug met Amsteldijk (ca. 1930)
Postcard of Berlagebrug with Amsteldijk (ca. 1930)

Between 1911 and 1952 bridge construction in Amsterdam was dominated by two architects: Johan Melchior van der Mey and Piet Kramer. The only other architect who received the honours of designing a bridge was Henrik Berlage in 1932. This was mainly because his original design for Plan Zuid had only been partially implemented. From the water, the Berlagebrug functions as a city gate and connects Berlage's Plan Zuid with the other side of the Amstel. At that time it was the largest bridge in Amsterdam and therefore a prestige assignment to work on.

Although this was an honorary commission, the bridge is only a shadow of what it should have been. In the middle of the bridge is a stately brick control tower. This was to have been the focal point of Amsterdam's new watersports centre, for which Berlage designed a rowing club and the 'Amstel pavilion', next to the bridge. However, these plans were never realized due to drastic cutbacks.

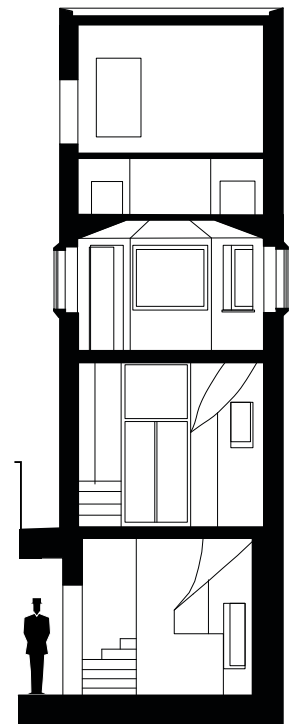
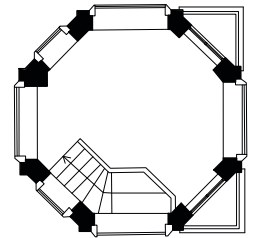
On the tower's north elevation is a four-metre high ceramic tablet. This imposing sculpture represents the genius of Amsterdam, the patroness of the city. It was made by Hildo Krop, who for many years collaborated closely with the city's bridges division and who was responsible for virtually all of the sculptures on the Amsterdam School bridges.



Het publiek moedigt de roeiers aan vanaf de Berlagebrug (1932)
Rowers applauded by the audience on Berlagebrug (1932)



Openingsrede van burgemeester dr. Willem de Vlugt (1932)
Opening speech by mayor Willem de Vlugt (1932)

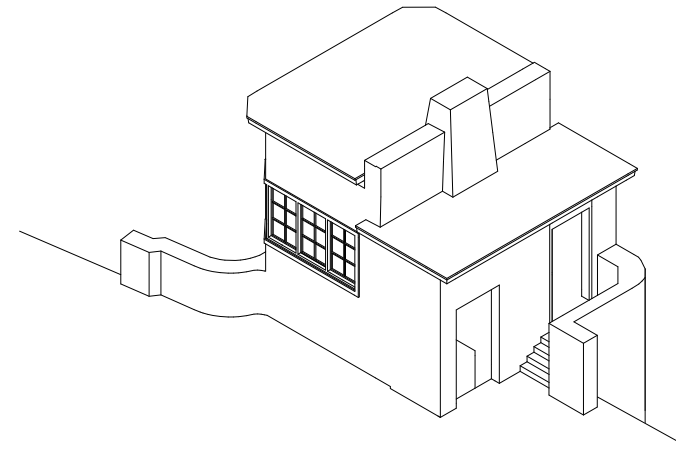
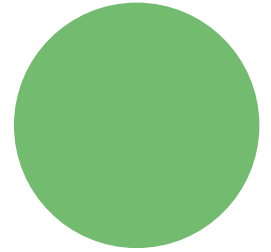


BELTBRUG



B324

7



Architect:
Pieter Lodewijk Kramer

Jaar:
1933

Locatie:
Tweede Hugo de Grootstraat -
Kostverlorenvaart

Type brug:
Basculebrug

Architectuurstijl:
Amsterdamse School

Kenmerken:
Gele baksteen
Houten dak
Bitumen dakbedekking
Houten kozijnen

Architect:
Pieter Lodewijk Kramer

Year:
1933

Location:
Tweede Hugo de Grootstraat -
Kostverlorenvaart

Bridge type:
Bascule bridge

Architectural style:
Amsterdam School

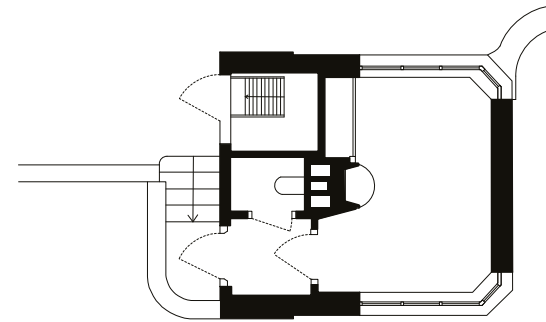
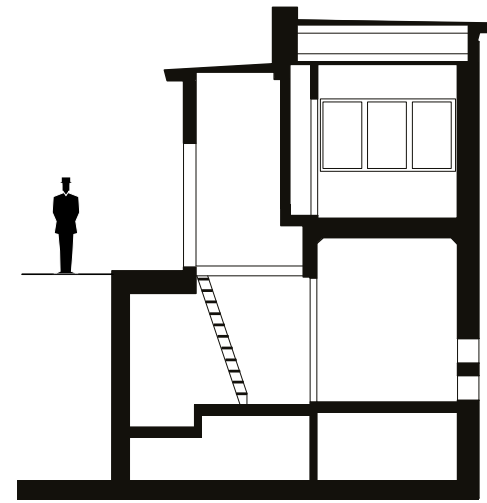
Characteristics:
Yellow brick
Wooden roof
Bitumen roof covering
Wooden window frames



Rechts het Beltbrughuis met op de achtergrond de Centrale Markthallen (ca. 1932)
On the right the Belt bridge house with in the background the Central Market Halls (ca. 1932)

Het Beltbrughuisje is in 1933 gebouwd naar ontwerp van Piet Kramer, maar vormt een uitzondering binnen zijn oeuvre. Typisch voor dit brugwachtershuisje is het metselwerk van geel baksteen, gelardeerd met blokjes natuursteen. Bovendien heeft dit huisje een plat dak, terwijl hij bij zijn andere brughuisjes juist experimenteerde met grillige, fantasievolle dakvormen. Voor dit huisje tekende hij reeds vanaf de eerste ontwerpen een plat dakvlak. Hij wilde hiermee aansluiten bij de architectuur van de nabijgelegen wijk Landlust.

Landlust werd in het begin van de jaren dertig gebouwd volgens de principes van het Nieuwe Bouwen: de open verkaveling moest zorgen voor licht, lucht en ruimte. Het liep daarmee vooruit op het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam van Cornelis van Eesteren, dat in 1935 door de gemeenteraad werd aangenomen. Cornelis van Eesteren en Piet Kramer waren zowel in theoretisch opzicht als qua vormgeving tegenpolen, maar met het ontwerp van het Beltbrughuisje kwam Kramer Van Eesteren tegemoet.



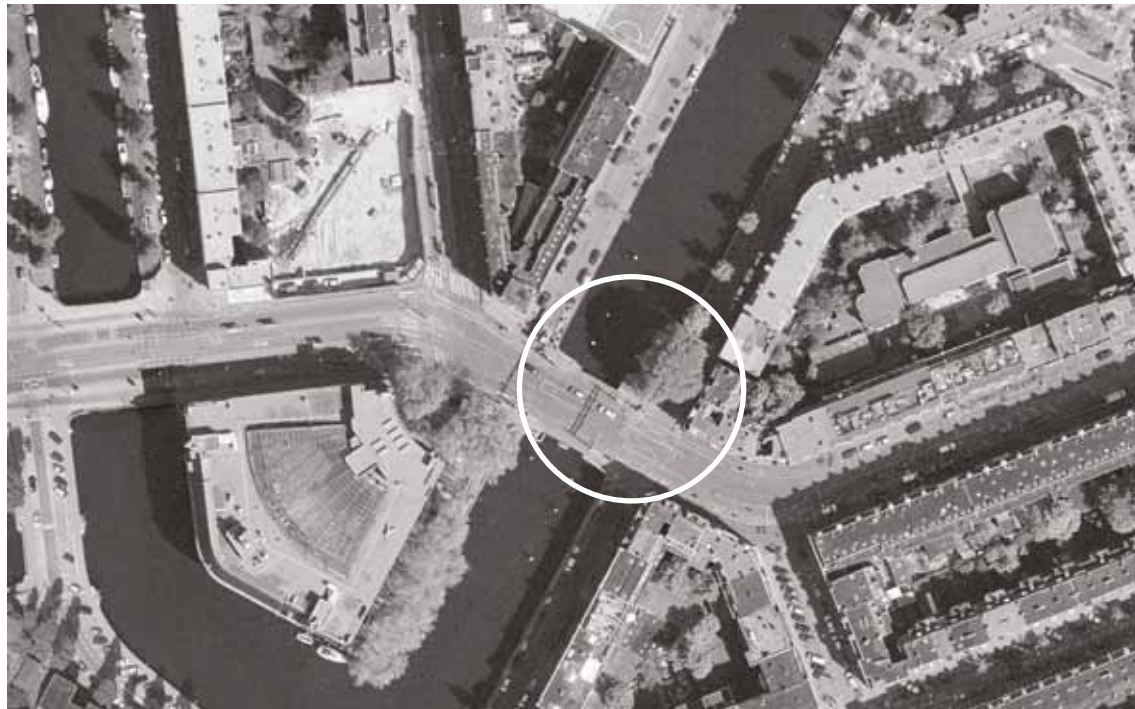
The Beltbrug house was built in 1933 to a design by Piet Kramer and forms an exception in his oeuvre. The building is characterized by brickwork of yellow brick, interspersed with blocks of natural stone. Moreover, the building has a flat roof, whereas in his other designs Kramer experimented with whimsical, imaginative roof forms. Kramer designed a flat roof surface here in order to tie the building in with the architecture of the neighbouring district of Landlust.

Landlust was built in the early thirties in accordance with the principles of the Nieuwe Bouwen, or Dutch Modernism. The open row layout was intended to provide light, air and space and so anticipated the in 1935 approved General Expansion Plan for Amsterdam by Cornelis van Eesteren. Cornelis van Eesteren and Piet Kramer were poles apart as regards theoretical matters and design, but Kramer came close to van Eesteren in his design for the Beltbrug house.



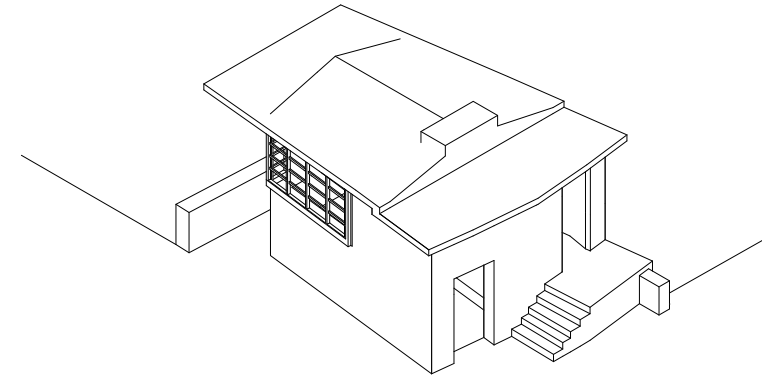
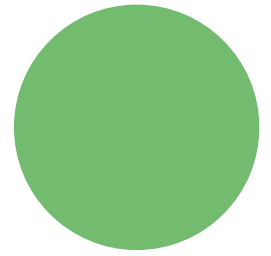
Interieur van de machinekamer van de Beltbrug (2006)
Beltbrug engine room (2006)

KINKERBRUG



B266

8



Architect:
Pieter Lodewijk Kramer

Jaar:
1936

Locatie:
Kinkerstraat - Kostverlorenvaart

Type brug:
Basculebrug

Architectuurstijl:
Amsterdamse School

Kenmerken:
Baksteen
Bitumen
Houten kozijnen
Natuursteen

Architect:
Pieter Lodewijk Kramer

Year:
1936

Location:
Kinkerstraat - Kostverlorenvaart

Bridge type:
Bascule bridge

Architectural style:
Amsterdam School

Characteristics:
Brick
Bitumen
Wooden window frames
Natural stone



Massale belangstelling tijdens de opening van de Kinkerbrug (1937)
Massive interest during the opening of Kinkerbrug (1937)

Het Kinkerhuisje bij de Kinkerbrug uit 1936 is een typisch ontwerp van Piet Kramer. Het doet sterk denken aan het Van Hallhuisje (B171). De positionering, in de oksel van de brug, is min of meer gelijk en ook bij dit huisje steken de witte kozijnen uit het metselwerk en vouwen zij zich om de hoek heen. De ramen hebben zowel aan de noord- als de zuidkant een horizontale vorm, zodat de brugwachter vanachter zijn bureau naar links uitzicht heeft op de Kinkerbrug en naar rechts op de Kostverlorenvaart.

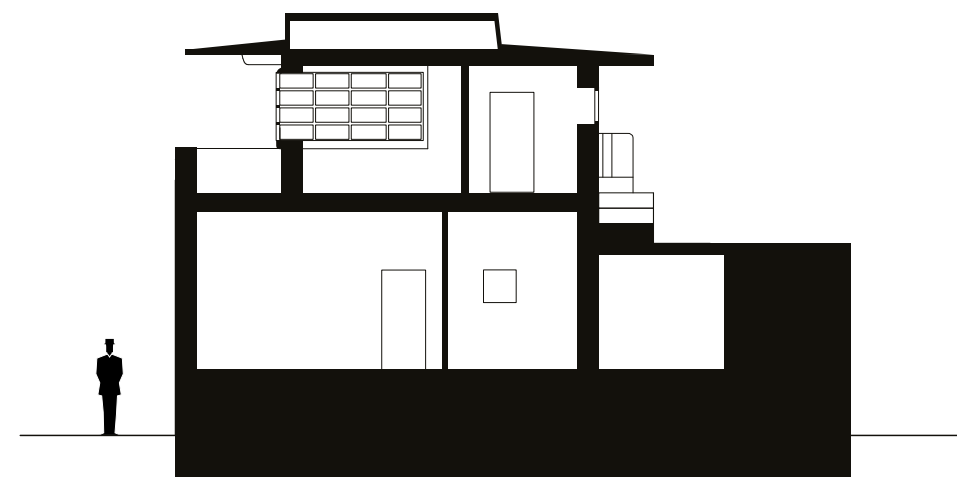
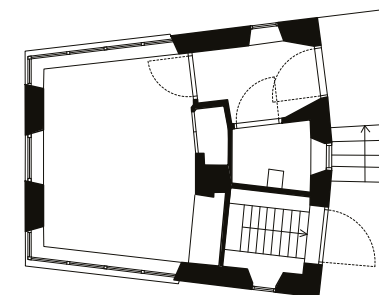


Voorbijgangers op de Kinkerbrug (1988)
Passers-by on Kinkerbrug (1988)



Kinkerbrughuis gezien vanaf de Baarsjesweg (1967)
Kinker bridge house seen from Baarsjesweg (1967)

The Kinker house at the Kinkerbrug dates from 1936 and is typical of Kramer's work. It is strongly reminiscent of the Van Hall house (B171). Its positioning, in the 'elbow' of the bridge, is more or less the same and here too, the white window frames project from the brickwork and extend around the corners. The windows are horizontal in shape on both the north and south sides, so that the bridgmaster has a view of the Kinkerbrug to the left and of the Kostverlorenvaart to the right.



KRAMER EN HET AUP

In 1935 wordt het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Cornelis van Eesteren aangenomen door de gemeenteraad. Dit modernistische uitbreidingsplan voor Amsterdam was baanbrekend. De stedenbouwkundige principes van Berlage en de esthetische benadering van de Amsterdamse School worden overboord gegooid en vanaf nu wordt er licht, lucht en ruimte gepredikt.

Toch is er binnen de afdeling Bruggen niet direct sprake van een radicale stijlbreuk met de Amsterdamse School. Inmiddels is Andries Bos als directeur Publieke Werken opgevolgd door W.A. de Graaf en onder zijn leiding is PW uitgegroeid tot een autonome dienst binnen de gemeente, die alleen verantwoording schuldig is aan de schoonheidscommissie. Kramer wordt ondertussen beschouwd als een autoriteit binnen de dienst en hij blijft trouw aan zijn oude principes. Zo komt het dat Kramer tot aan zijn pensioen vrolijke petvormige daken blijft ontwerpen.

Na de oorlog worden de ontwerpen van Kramer overigens wel een stuk soberder, maar dit heeft in eerste instantie meer te maken met economische motieven dan met esthetische. De kozijnen en deuren worden nu van staal gemaakt in plaats van hout, en de weelderig vormgegeven brugleuningen worden vervangen door plaatstaal. De eens zo kenmerkende golvende lijn van de daken wordt steeds strakker.

Als Kramer in 1952 met pensioen gaat steekt zijn stijl scherp af tegen de modernistische architectuur van het AUP. De uitbreidingswijken zijn inmiddels volop in aanbouw en in vakkringen heeft men het vooral over innovatieve materialen en efficiënte bouwmethoden. Deze functionalistische benadering van architectuur vindt ook veel weerklank bij de ingenieurs van de afdeling Bruggen, Kramers collega's. De laatste jaren heeft Kramer dan ook veel moeite moeten doen om zijn weelderige, weinig functionele stijl vast te houden.

KRAMER AND THE AUP

In 1935, the General Expansion Plan (AUP) by Cornelis van Eesteren was approved by the city council. This modernist expansion plan for Amsterdam was ground breaking. Berlage's urbanistic principles and the aesthetic approach of the Amsterdam School were jettisoned and light, air and space became the new creed.

Within the Bridges Division, however, there was no sudden, radical break with the style of the Amsterdam school. W.A. de Graaf had succeeded Andries Bos as director of the Public Works Department, which under his direction became an autonomous department within the city, accountable only to the aesthetics committee. Kramer, who was now regarded as an authority within the department, held onto his principles and continued to design playful, hat-shaped roofs right up until he retired.

Kramer's designs did, though, become considerably more sober after the war, but this was primarily due to economic, rather than aesthetic reasons. Window frames and doors were now made of steel rather than wood and the opulently designed bridge parapets were replaced by steel plate. The characteristic undulating roof lines became increasingly flat.

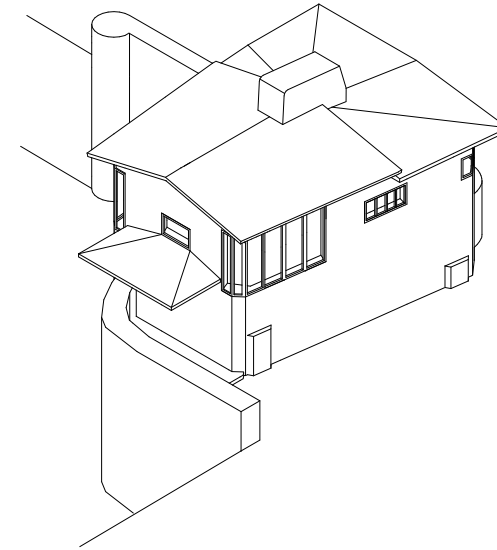
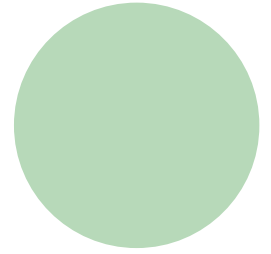
When Kramer retired in 1952, his style contrasted sharply with the modernist architecture of the AUP. Construction of the city's expansion areas was now well underway and innovative materials and efficient construction methods were the order of the day. Kramer's colleagues, the engineers at the Bridges Division, also embraced this functionalist approach to architecture. Consequently, in the final years before his retirement, Kramer had considerable difficulty holding onto his exuberant, scarcely functional style.

OVERTOOMSESLUIS



B199

9



Architect:
Pieter Lodewijk Kramer

Jaar:
1947

Locatie:
Overtoom - Kostverlorenvaart

Type brug:
Basculebrug

Architectuurstijl:
Laat Amsterdamse School

Kenmerken:
Baksteen/beton gevel
Houten dak
Bitumen dakbedekking
Aluminium kozijnen

Architect:
Pieter Lodewijk Kramer

Year:
1947

Location:
Overtoom - Kostverlorenvaart

Bridge type:
Bascule bridge

Architectural style:
Late Amsterdam School

Characteristics:
Brick/concrete elevations
Wooden roof
Bitumen roof covering
Aluminium window frames

De Overtoomse sluisbrug aan het einde van de Overtoom was, zoals de naam al doet vermoeden, van oorsprong een sluis. Na het verleggen van deze sluis werd hier een beweegbare basculebrug gebouwd. Piet Kramer, de vaste brugarchitect van de dienst Publieke Werken, maakte het ontwerp al in 1942, maar de brug is uiteindelijk pas in 1948 gebouwd.

Hoewel het bijbehorende brugwachtershuisje op veel vlakken voldoet aan een traditioneel Kramerhuisje, heeft de na-oorlogse economie een duidelijke beperking opgelegd aan de fantasierijkheid die Kramers eerdere ontwerpen kenmerkt. De verticale kozijnen met dunne roeden en de betonnen rand onder het dak geven het huisje een zakelijke en formele uitdrukking. Aan de westkant steekt er een luifel uit de gevel die, net als de overstekende daken van het van Hallhuisje (B171) en het Kinkerhuisje (B266), de brugwachter beschermt tegen de regen.



Overtoomse sluis, rechts de Overtoomse Buurt met het begin van de Sloterkade (ca. 1928)
Overtoomse lock, on the right Overtoomse Buurt with the start of Sloterkade (ca. 1928)



Overtoomse sluis, gezien vanaf de Sloterkade
Overtoomse lock, seen from the Sloterkade



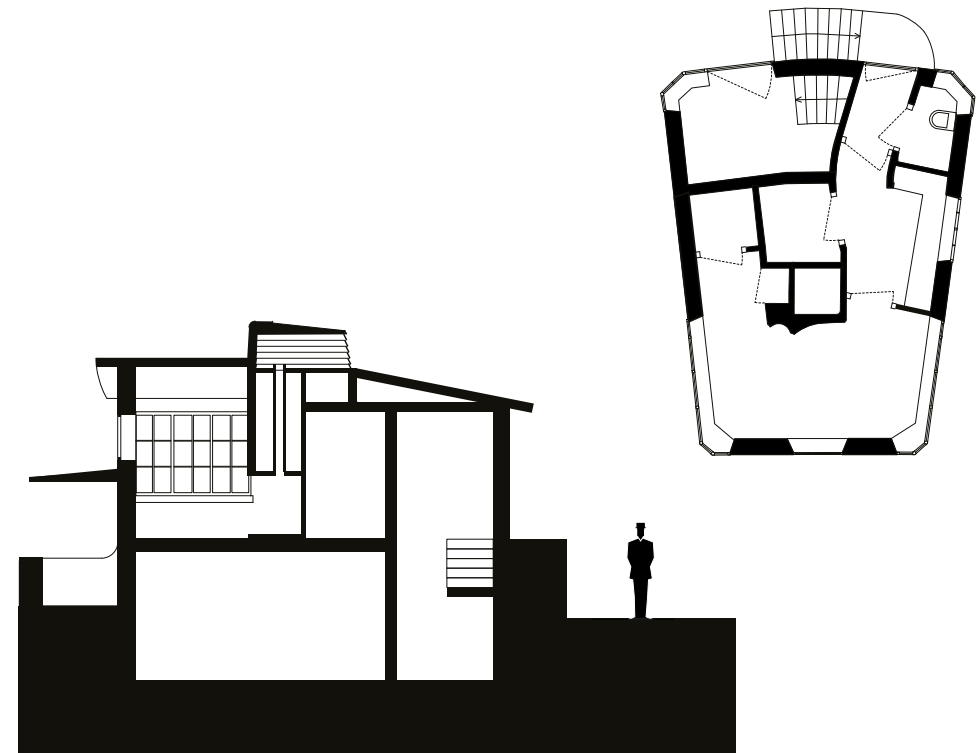
Druk verkeer op de Overtoomse sluis (1974)
Heavy traffic on Overtoomse lock (1974)



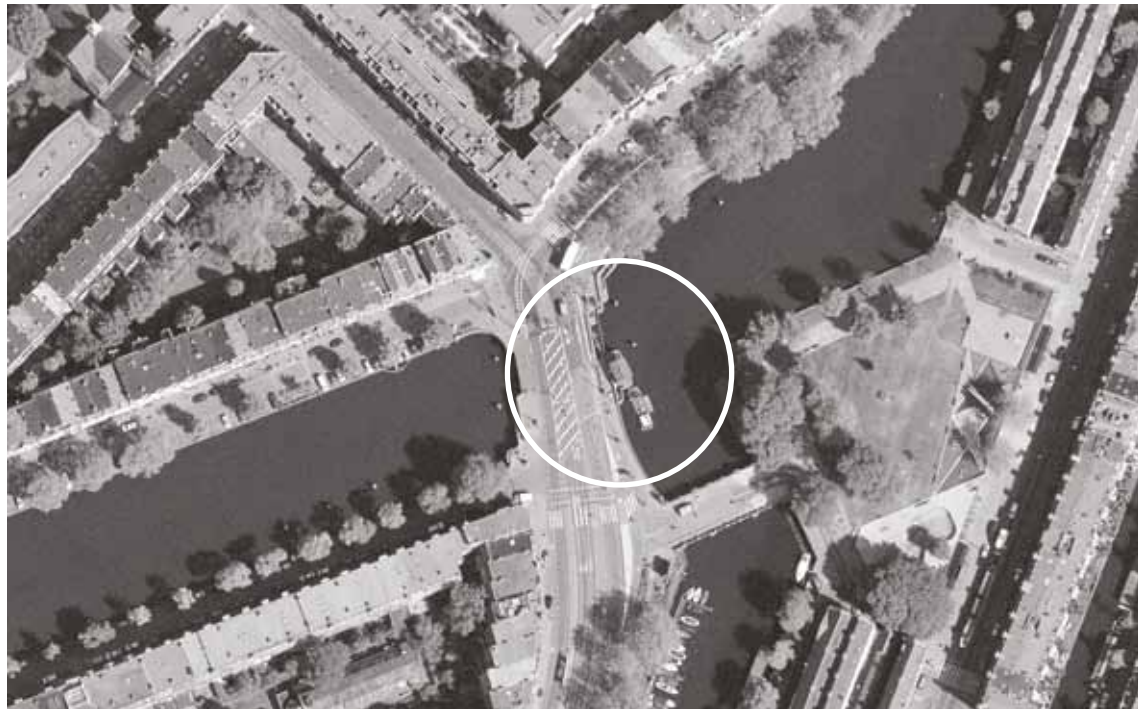
Wachtende boot voor de Overtoomse sluis met rechts het voormalig sluishuis (1894)
Waiting boat in front of Overtoomse lock, on the right the former lock house (1894)

The Overtoomse sluisbrug at the end of Overtoom was originally a lock. When the lock was relocated, a movable bascule bridge was built here. Piet Kramer designed the bridge in 1942 but it was built a few years later in 1948.

Although the bridge control building here is in many ways typical of Kramer's work, it lacks the imaginative qualities that characterized his earlier designs, due to the constraints of the post-war economy. The vertical window frames with slender glazing bars and the concrete border underneath the roof lend the building a functional and formal expression. A canopy projects on the west side, similar to the projecting roof in the Van Hall house (B171) and the Kinker house (B266), shelters the bridgmaster from the elements.

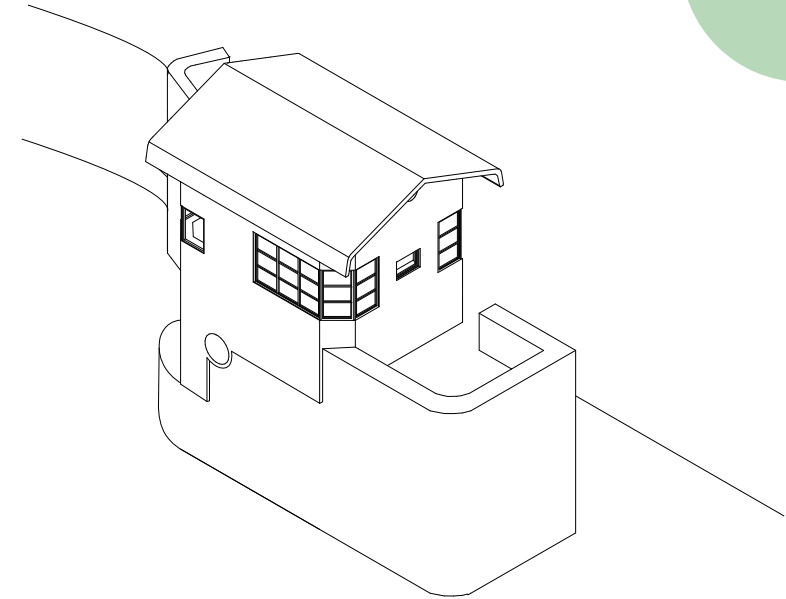
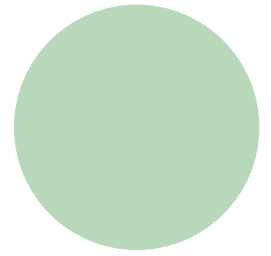


KATTENSLOOTBRUG



B155

10



Architect:
Pieter Lodewijk Kramer

Jaar:
1952

Locatie:
Nassaukade - Kostverlorenvaart

Type brug:
Basculebrug

Architectuurstijl:
Laat Amsterdamse School

Kenmerken:
Baksteen gevel
Houten dak
Bitumen dakbedekking
Stalen kozijnen

Architect:
Pieter Lodewijk Kramer

Year:
1952

Location:
Nassaukade - Kostverlorenvaart

Bridge type:
Bascule bridge

Architectural style:
Late Amsterdam School

Characteristics:
Brick elevations
Wooden roof
Bitumen roof covering
Steel window frames



Kattenslootbrug gezien vanaf de Catskade (1983)
Kattenslootbrug seen from the Catskade (1983)



Opening van de Kattenslootbrug door burgemeester d'Ailly (1954)
Opening of the Kattenslootbrug by mayor d'Ailly (1954)



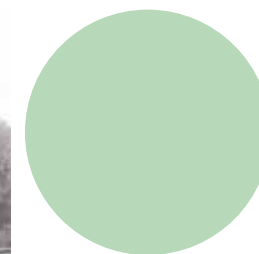
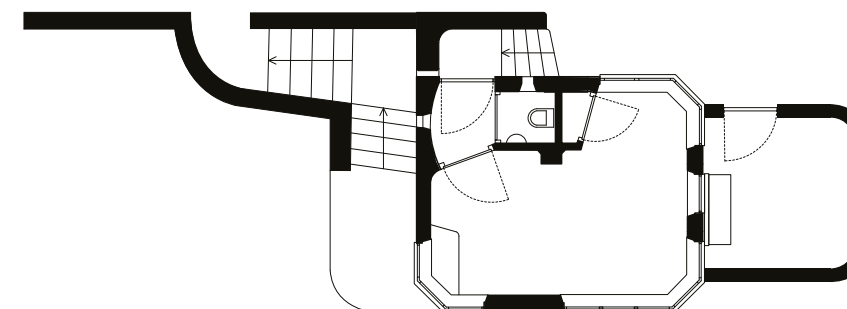
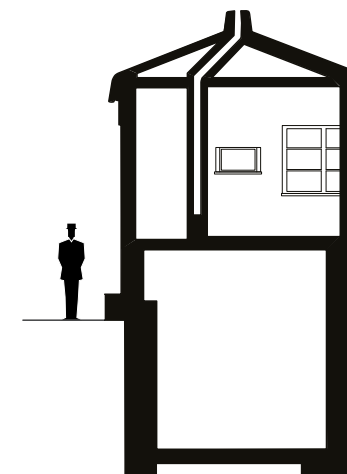
Bewoners vieren de opening van de Kattenslootbrug (1952)
Residents celebrate the opening of the Kattenslootbrug (1952)

Het Kattensloothuisje langs de Nassaukade is ontworpen door Piet Kramer, vlak voor zijn vertrek bij de afdeling Bruggen in 1952. Dit gebouwtje behoort samen met de brugwachterspost bij de Omval (B429) tot de laatste door Kramer ontworpen huisjes. Het na-oorlogse wachthuisje vertoont een duidelijke versoepeling ten opzichte van zijn voorgangers, dit komt tot uiting in de eenvoudige dakvorm, de stalen kozijnen en het gebruik van plaatstaal in de balustrades. Toch zijn bij dit huisje typische Kramerkenmerken te benoemen, zoals de verbintenis van het gebouwtje met de brugleuning en de afwijkende metselverbanden rondom het dak en de kozijnen. De brugwachter bedient de brug vanaf een lessenaar die aan de andere kant van de brug staat opgesteld. Kramer ontwierp bij het huisje een klein terras met een zitgelegenheid voor de brugwachter.

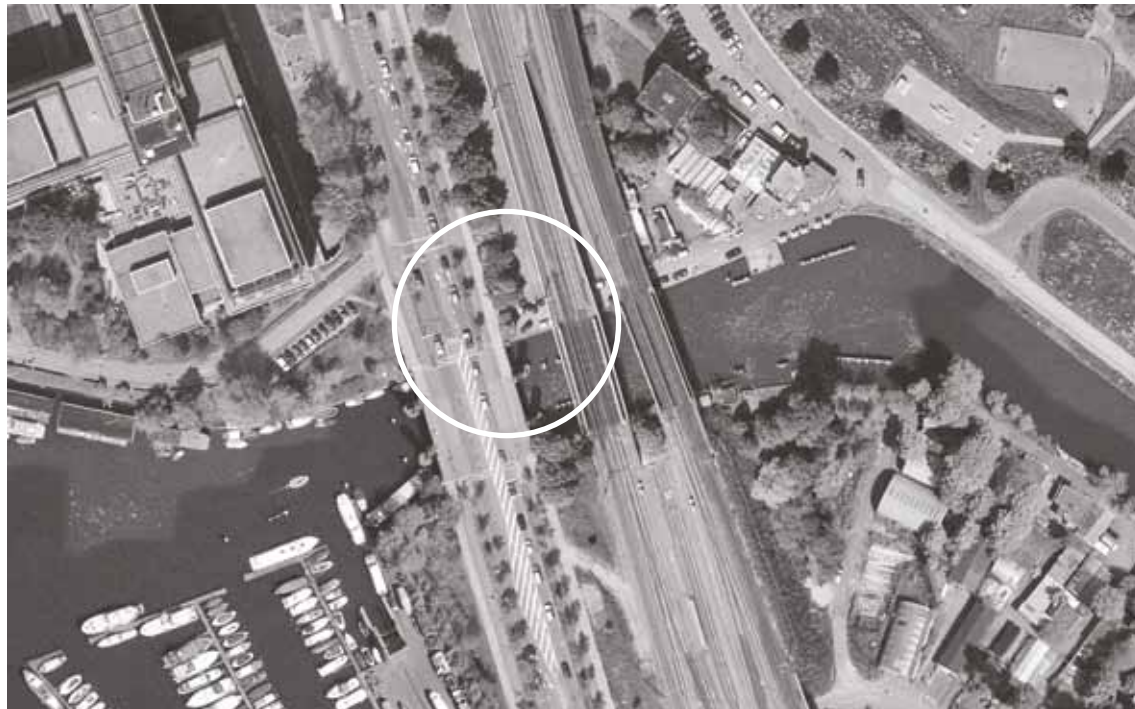


Kattenslootbrug met voormalig houten brugwachtershuis (1890)
Kattenslootbrug with former wooden bridge house (1890)

Piet Kramer designed the Kattensloot house on Nassaukade just before he left the city's bridges division in 1952 and it was the last bridge control building he designed, together with the bridge house on the Omval (B429). This post-war structure is clearly more austere compared to its predecessors, this is evident in the simple roof form, the steel window frames and the use of steel plate in the balustrades. Still, the building displays features typical of Kramer such as the relationship between the building and the bridge parapet and the different brick patterns around the roof and window frames. The bridge is operated from a control lectern situated on the other side of the bridge. Next to the building Kramer designed a small terrace with seating.

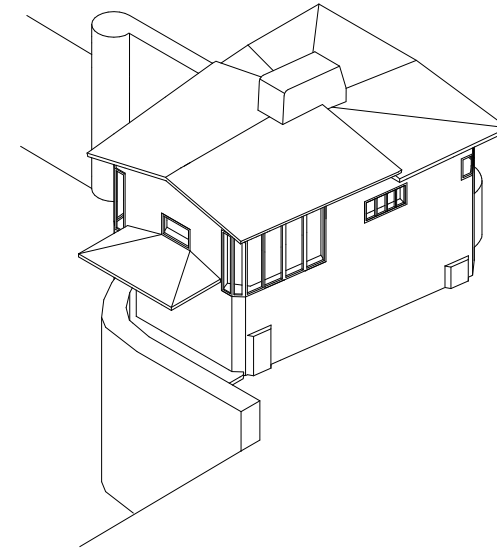
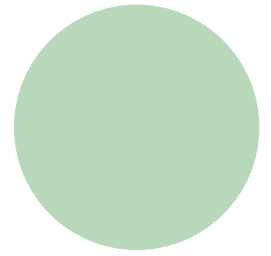


OMVALBRUG



B429

11



Architect:
Pieter Lodewijk Kramer

Jaar:
1954

Locatie:
Spaklerweg - Weespertrekvaart

Type brug:
Hefbrug

Architectuurstijl:
Late Amsterdamse School

Kenmerken:
Baksteengevels
Aluminium kozijnen
Houten dak
Bitumen dakbedekking

Architect:
Pieter Lodewijk Kramer

Year:
1954

Location:
Spaklerweg - Weespertrekvaart

Bridge type:
Lift bridge

Architectural style:
Late Amsterdam School

Characteristics:
Brick elevations
Aluminium window frames
Wooden roof
Bitumen roof covering

De brug die in 1954 werd gebouwd over de Weespertrekvaart is de laatste uit het oeuvre van Piet Kramer. Hij ontwierp de brug met het brugwachtershuisje in 1952, kort voor zijn afscheid bij de afdeling Bruggen. Kramer heeft in vijfendertig jaar meer dan tweehonderd bruggen gebouwd in Amsterdam.

De horizontale ramen met eenvoudige stalen kozijnen (inmiddels vervangen door aluminium), laten zich niet meer vergelijken met de prominent aanwezige houten kozijnen van het Willemshuisje (B151) of het Van Hallhuisje (B171). Ook de metselverbanden rondom ramen en deuren zijn helemaal verdwenen. De tijdgeest was veranderd en Kramer leek steeds meer moeite te hebben om binnen de (gemeentelijk) gestelde functionele kaders zijn eigen stijl nieuw leven in te blazen. Het dak vormt hier een aange-name uitzondering, dat Kramer na een periode van versobering en eenvoud, zoals te zien aan het Kattensloothuisje (B155) en het Overtoomshuisje (B199), toch weer op een speelse, haast expressi-onistische manier heeft vormgegeven.



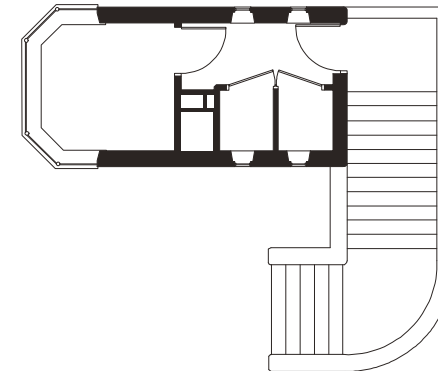
De Omvalbrug gezien vanaf de Spaklerweg (1992)
Omvalbrug seen from Spaklerweg (1992)



Gezicht op de typische verkeershefbrug Spaklerweg/
Omval van P.L. Kramer (1992)
View of typical lift bridge at Spaklerweg/
Omval by P.L. Kramer (1992)

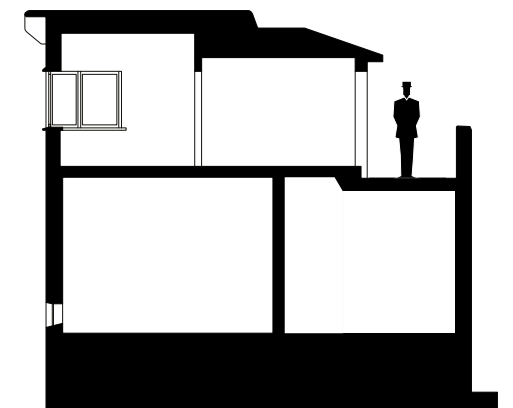


De Omvalbrug gezien vanaf de Amstel (1992)
Omvalbrug seen from Amstel River (1992)



The bridge over the Weespertrekvaart is the last bridge Kramer designed. He designed it together with its bridge control building in 1952, shortly before he left the city's bridge division. Over a period of thirty-five years, Kramer built more than two hundred bridges in Amsterdam.

The horizontal windows with simple steel window frames (now replaced by aluminium) contrast with the distinctive wooden window frames in the Willems house (B151) and the Van Hall house (B171). The brick patterns around doors and windows are also absent here. The spirit of the times had changed and Kramer appeared to have difficulty revitalizing his style within the set functional frameworks. The roof here forms a pleasant exception. After a period of sober and simple roof forms, as in the Kattensloot house (B155) and the Overtooms house (B199), Kramer once again produced a whimsical, almost expressionist design.



HET NIEUWE BOUWEN

In 1950 voegt architect Dirk Sterenberg zich bij de Afdeling Bruggen. Hij werkt nog twee jaar intensief samen met Piet Kramer, tot hij het stokje van hem overneemt.

De Wederopbouw is inmiddels in volle gang en de stad wordt omringd door grootschalige kantoor- en woningbouwprojecten. Het autoverkeer is tussen 1930 en 1950 verdubbeld, waardoor de druk op de toegangswegen van de stad enorm is. Hoewel de brugwachtershuisjes oorspronkelijk gericht zijn op het waterverkeer, eist nu ook het wegverkeer de aandacht van de brugwachter op. Daarom ontwerpt Sterenberg een aantal wachthuisjes die op een verhoogd plateau boven de weg 'zweven', zodat de brugwachter ook de verkeerssituatie goed kan overzien.

Sterenberg laat zich in zijn ontwerpen duidelijk inspireren door het Nieuwe Bouwen, wat tot uiting komt in het veelvuldige gebruik van glas, staal en beton. Waar bij de Amsterdamse School de constructie verscholen ging achter metselwerk, blijven bij Sterenberg de constructieve elementen, zoals staalprofielen en beton, juist zichtbaar. Zijn uitgangspunt is dan ook niet de wens tot verfraaiing van het stadsbeeld – zoals bij Kramer het geval was – maar het streven om zo efficiënt, economisch en zakelijk mogelijk te voldoen aan de eisen die uit functioneel oogpunt aan het ontwerp kunnen worden gesteld.

In deze periode, die wordt gekenmerkt door vooruitgangdenken en functionalisme, is er weinig waardering voor historische bouwwerken. Een aantal bruggen van Kramer wordt dan ook zonder veel weerstand gesloopt, om plaats te maken voor een moderne, zakelijke variant.

THE 'NIEUWE BOUWEN'

In 1950, the architect Dirk Sterenberg joined the Bridges Division. He worked intensively with Piet Kramer for a period of two years before taking over from him.

Post-war reconstruction was now well underway and the city became encircled by large-scale office and housing developments. Car traffic doubled between 1930 and 1950, placing enormous pressure on the city's access roads. Although the bridge control buildings were originally intended to handle water traffic, the bridgemasters now also had to deal with road traffic. For this reason, Sterenberg designed a number of control buildings that 'hover' above the road on a raised platform, providing the bridgmaster with a good view of the road traffic situation.

Sterenberg was clearly inspired by the Dutch modern movement the Nieuwe Bouwen, which can be seen in the abundant use of glass, steel and concrete. Whereas in the Amsterdam School, structure was concealed behind brickwork, in Sterenberg's work the structural elements, such as steel sections and concrete, were left exposed to view. Unlike Kramer, his departure point was not the beautification of the cityscape; rather his aim was to meet the functional requirements called for as efficiently and economically as possible.

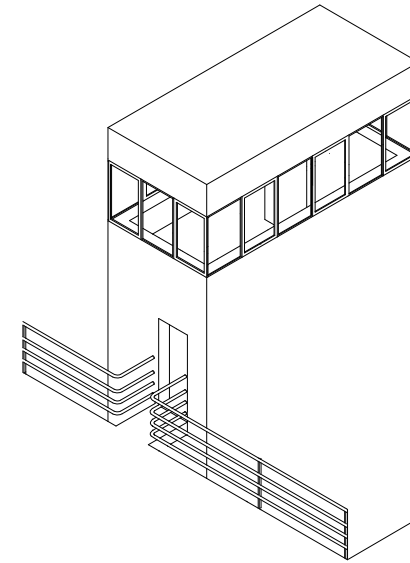
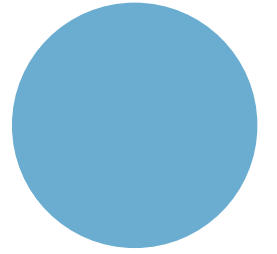
In this period, which was characterized by progressive thinking and functionalism, there was little regard for historic buildings. Consequently, a number of Kramer's bridges were demolished without much protest and were replaced by modern, functional structures.

LANGEBRUG



B356

12



Architect:
Aldo van Eyck

Jaar:
1955

Locatie:
Klaprozenweg - Zijkanaal

Type brug:
Basculebrug

Architectuurstijl:
Nieuwe Zakelijkheid

Kenmerken:
Beton
Glas
Stalen kozijnen

Architect:
Aldo van Eyck

Year:
1955

Location:
Klaprozenweg - Zijkanaal

Bridge type:
Bascule bridge

Architectural style:
New Objectivity

Characteristics:
Concrete
Glass
Steel window frames

Aldo van Eyck is een bijzondere naam in de reeks van brugarchitecten. Van Eyck, die in Amsterdam vooral bekendheid verwierf met zijn speelplaatsen, ontwierp twee bruggen voor de stad. Een daarvan is de Langebrug over Zijkanaal I bij de Klaprozenweg in Amsterdam Noord. Halverwege de brug staat een betonnen brugwachtershuisje dat opvalt door zijn eenvoud. De grijze, rechthoekige toren rijst op uit een van de brugpijlers en biedt de brugwachter bovenin driehonderd-zestig graden uitzicht door middel van een doorlopend lintvenster.

Op dit moment maakt de gemeente plannen om de brug te verbreden. Het brugwachtershuisje zal daarbij zeer waarschijnlijk sneuvelen.



Uitzicht op de Klaprozenweg vanuit het brughuise (1971)
View from inside the bridge house on Klaprozenweg (1971)



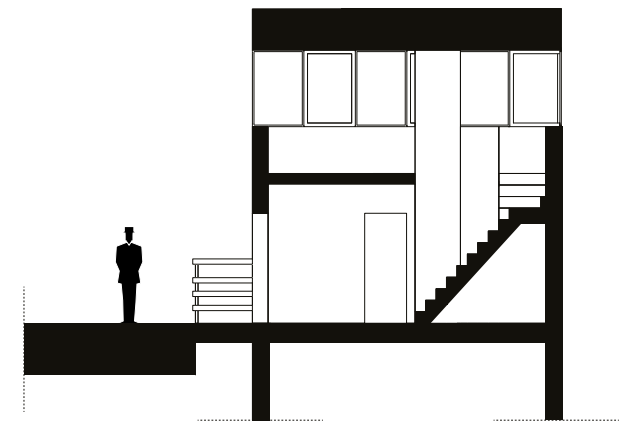
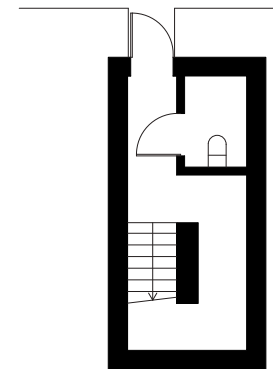
Bouw van de Langebrug
Langebrug under construction

Aldo van Eyck stands out in the series of bridge architects. Van Eyck, who became widely known in Amsterdam for his designs for playgrounds, designed two bridges for the city. One is the Langebrug over Zijkanaal I near Klaprozenweg in Amsterdam Noord. Halfway along the bridge is a concrete bridge control building that is striking for its simplicity. The grey, rectangular tower rises from one of the bridge piers and with its continuous ribbon window provides the bridgemaester with a three hundred and sixty degree view.

The city council is currently drawing up plans to widen the bridge, which will probably result in the bridge control building being demolished.



Oude langebrug met links een houten brughuis (1922)
Former bridge with the wooden bridge house on the left (1922)

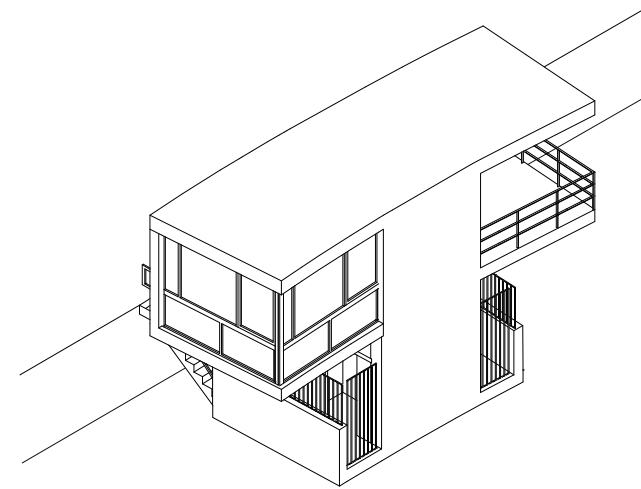
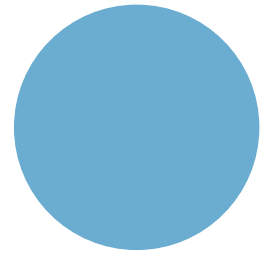


HORTUSBRUG



B239

13



Architect:
Dirk Sterenberg

Jaar:
1956

Locatie:
Muiderstraat - Nieuwe Herengracht

Type brug:
Basculebrug

Architectuurstijl:
Nieuwe Zakelijkheid

Kenmerken:
Betonconstructie
Stalen kozijnen

Architect:
Dirk Sterenberg

Year:
1956

Location:
Muiderstraat - Nieuwe Herengracht

Bridge type:
Bascule bridge

Architectural style:
New Objectivity

Characteristics:
Concrete structure
Steel window frames

Bij de Hortusbrug, vlak naast de Hortus Botanicus, staat een opvallend modernistisch brugwachtershuisje. Het Hortushuisje uit 1956 is ontworpen door Dirk Sterenberg. Met zijn wit geschilderde betonconstructie, de strakke stalen ramen en de blauwe kleurvlakken doet denken aan het werk van Gerrit Rietveld en De Stijl.



Zicht op de Hortus Botanicus, met rechts het Hortus brugwachtershuis (1987)
View on the Hortus Botanicus, on the right the Hortus bridge house (1987)

Het huisje lijkt door zijn voet op het water te drijven. Opvallend zijn de twee grote uitkragingen, met aan de ene kant de bedieningspost en aan de andere kant een balkon. Onder de bedieningspost zijn een toilet en een fietsenhok geplaatst. Oorspronkelijk stond het toilet in open verbinding met de gracht, maar dit opmerkelijke detail is inmiddels gewijzigd.

Sterenberg plaatste het Hortushuisje iets van de brug af, zodat de brugwachter goed zicht heeft op de bocht in de Nieuwe Herengracht. Het huisje is dan ook niet bereikbaar vanaf de brug, maar via een trap vanaf de wal.



Brugwachter in het Hortus brugwachtershuis (1987)
Bridge operator in the Hortus bridge house (1987)

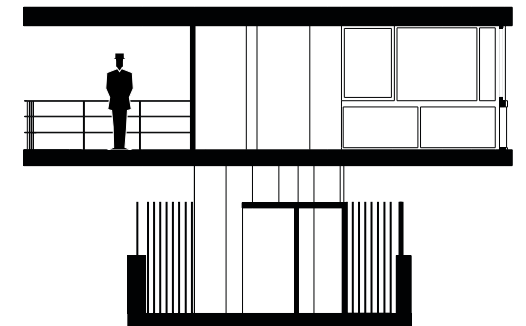
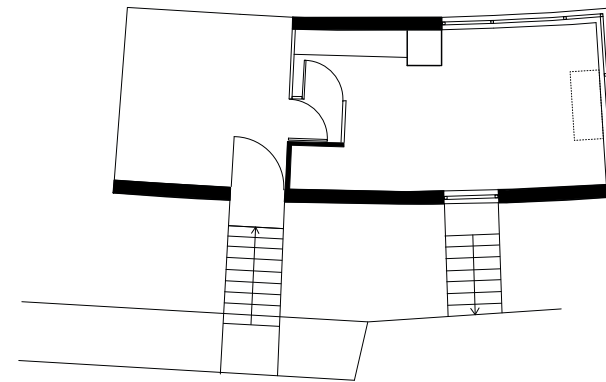


Op de achtergrond de Hortusbrug in aanbouw.
Rechts achter de bomen het brugwachtershuis (1958)
In the background the Hortusbrug under construction.
The bridge house on the right behind the trees. (1958)

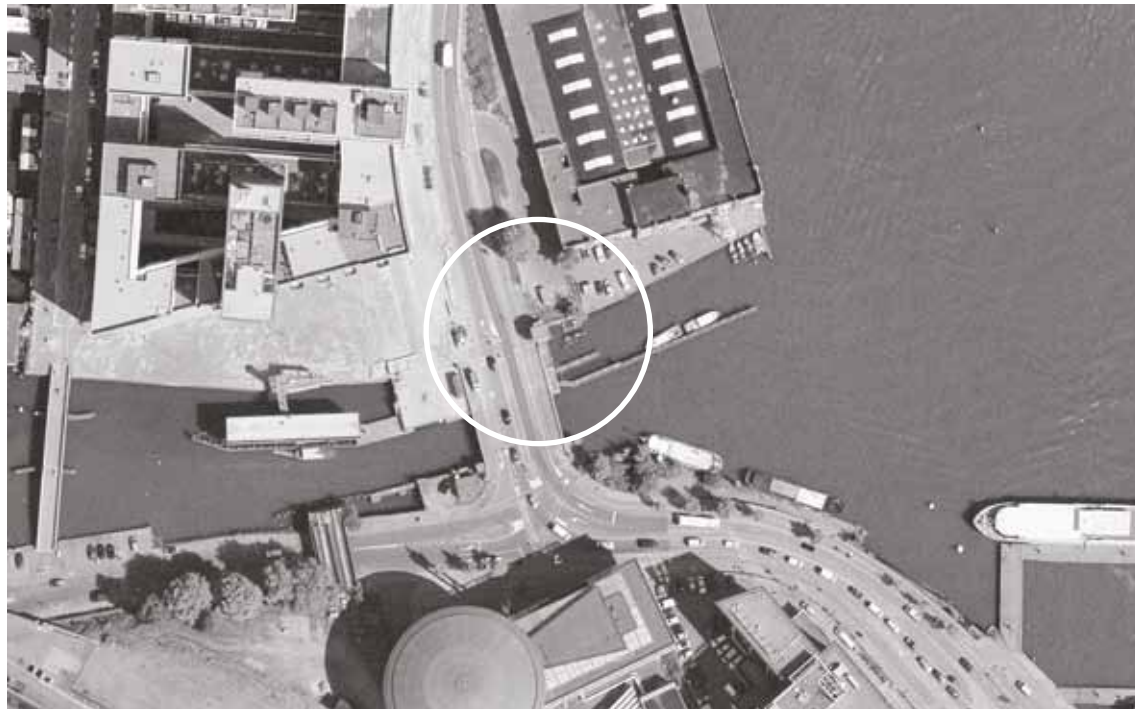
Close to the Hortusbrug, alongside the Hortus Botanicus, stands a striking modernist bridge control building, the Hortus house, built in 1956 to a design by Dirk Sterenberg. The white painted concrete structure, taut steel window frames and blue colour, is reminiscent of the work of Gerrit Rietveld and De Stijl.

The building appears to float on the water. With a striking feature of two large cantilevers, the bridge control office on one side and a balcony on the other side. Underneath the office are a bicycle shed and a toilet. Originally, the latter discharged directly into the canal, but this is no longer the case.

Sterenberg positioned the building slightly away from the bridge, so that the bridge-master would have a good view of the bend in Nieuwe Herengracht. Consequently, the building is not accessible from the bridge, but via a flight of steps on the waterside.

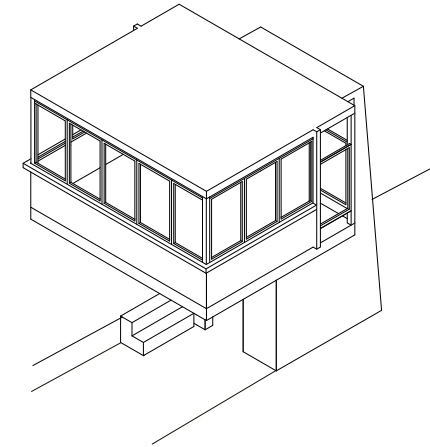
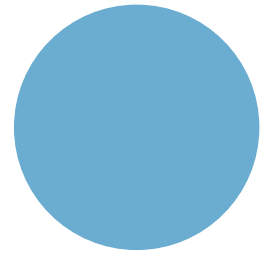


WESTERDOKSBRUG



B314

14



Architect:
Dirk Sterenberg

Jaar:
1960

Locatie:
Westerdoksdiijk - Westerkanaal

Architectuurstijl:
Nieuwe Zakelijkheid

Type brug:
Basculebrug

Kenmerken:
Staalconstructie
Aluminium en golfplaat gevelbekleding
Betontegels

Architect:
Dirk Sterenberg

Year:
1960

Location:
Westerdoksdiijk - Westerkanaal

Architectural style:
New Objectivity

Bridge type:
Bascule bridge

Characteristics:
Steel structure
Aluminium and corrugated sheet
exterior cladding
Concrete tiles



Westerdoksdiijk gezien vanaf het Havengebouw
Westerdoksdiijk seen from the Harbour Office

De Westerdoksbrug in het verlengde van de Westerdoksdijk is gebouwd in samenwerking met Du Croo & Brauns. Deze Nederlandse fabrikant van spoorwagmaterieel leverde de stalen constructie voor de brug, die overigens een van de belangrijkste westelijke stadsentrees is van Amsterdam. De samenwerking met Du Croo & Brauns is typerend voor de jaren zestig, een tijd waarin men hard op zoek was naar nieuwe en innovatieve materialen in de bouw.

Dit vernieuwende in materiaalgebruik komt ook tot uiting in het Westerdokshuisje, dat in 1960 werd gebouwd naar ontwerp van Dirk Sterenberg. Het functionalistische huisje is esthetisch wellicht niet het meest uitgesproken exemplaar, maar de keuze voor een lichte staalconstructie en gevelbekleding van aluminium en golfplaat was voor die tijd wel vooruitstrevend. De voet van het huisje is bekleed met betontegels, eveneens een materiaal dat in de jaren vijftig werd geïntroduceerd.



Westerdok met op de voorgrond de Westerdokskade, rechts het houten brugwachtershuisje (1900)
Westerdok, in the foreground Westerdokskade, on the right the former bridge house (1900)



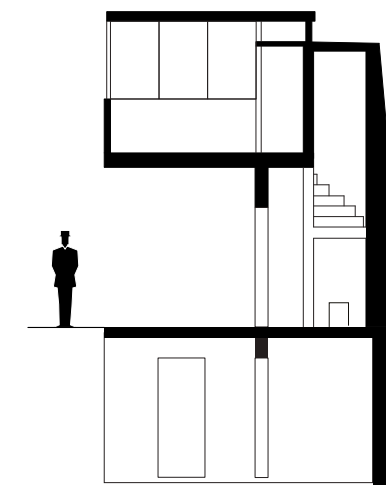
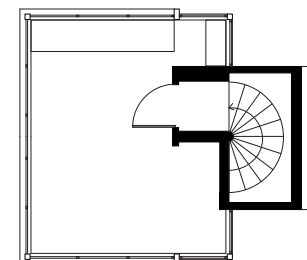
Links het brugwachtershuis van de Westerdoksdijk
On the left the Westerdoksdijk bridge house



Westerdoksdiijk met op de achtergrond het gebouw van de Rijkspolitie te water (1998)
Westerdoksdiijk, in the back the building of the National Water Police (1998)

The Westerdoksbrug, a continuation of Westerdoksdijk, was built in collaboration with Du Croo & Brauns. This Dutch producer of railway materials provided the steel structure for the bridge, which is also one of the most important western entrances to the city. The collaboration with Du Croo & Brauns is typical of the sixties, a period in which new and innovative construction materials were sought.

This innovative use of materials is also evident in the Westerdoks house, which was built in 1960 to a design by Dirk Sterenberg. This functionalist building may lack aesthetic appeal, but the use of a light steel structure and aluminium and corrugated sheet exterior cladding was innovative for its day. The building's base is clad with concrete tiles, a material that was first introduced in the fifties.

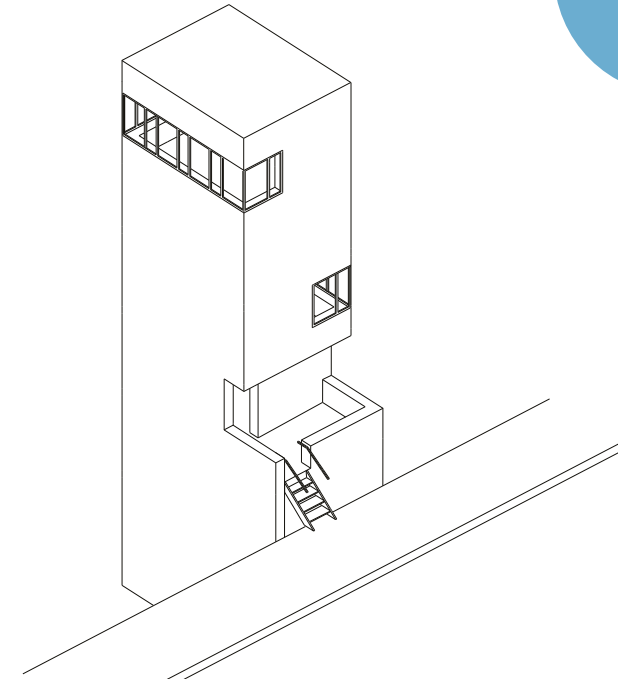
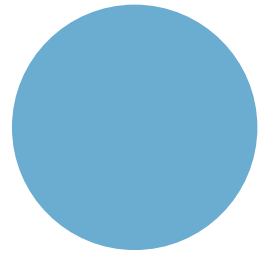


GERBEN WAGENAARBRUG



B357

15



Architect:
Enrico Hartsuyker

Jaar:
1965

Locatie:
Kraaienplein - Noordhollandsch Kanaal

Type brug:
Ophaalbrug

Architectuurstijl:
Nieuwe Zakelijkheid

Kenmerken:
Betonconstructie
Baksteengevels
Aluminium kozijnen

Architect:
Enrico Hartsuyker

Year:
1965

Location:
Kraaienplein - North Holland Canal

Bridge type:
Drawbridge

Architectural style:
New Objectivity

Characteristics:
Concrete structure
Brick elevations
Aluminium window frames

De Gerben Wagenaarbrug en het Wagenaarhuisje in Amsterdam Noord zijn in 1965 naar ontwerp van Enrico Hartsuyker gebouwd als onderdeel van de plannen voor de IJtunnel. Het vierkante bakstenen torentje staat tussen het Noordhollandsch Kanaal en de IJtunnelweg in en fungeert behalve als brugwachtershuisje ook als verblijf voor de tunnelwachter. De brugwachter kijkt vanaf de eerste etage door een horizontaal raam uit over het kanaal, terwijl de tunnelwachter vanaf de bovenste verdieping door eenzelfde soort raam aan de andere kant van het gebouwtje de noordelijke IJtunnelentree in de gaten kan houden.



Constructie van de IJ-Tunnel, op de achtergrond de Gerben Wagenaarbrug (1966)
Construction of the IJ Tunnel, in the background Gerben Wagenaarbrug (1966)



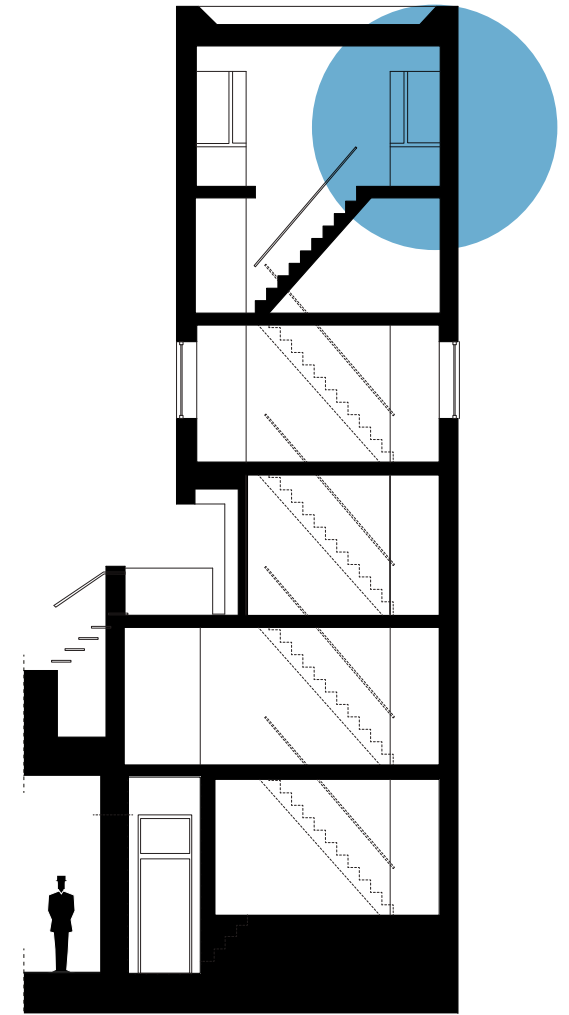
Terreinwerkzaamheden bij het Kraaijenplein (1966)
Site work at Kraaijenplein (1966)



Oorspronkelijke ophaalbrug met stenen brughuis (1929)
Original drawbridge with stone bridge house (1929)



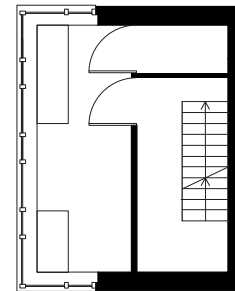
Het voormalig stenen brugwachtershuis (ca. 1930)
The former stone bridge house (ca. 1930)



Een visser langs het Noordhollandsch Kanaal (1962)
A fisherman along the North Holland Canal (1962)

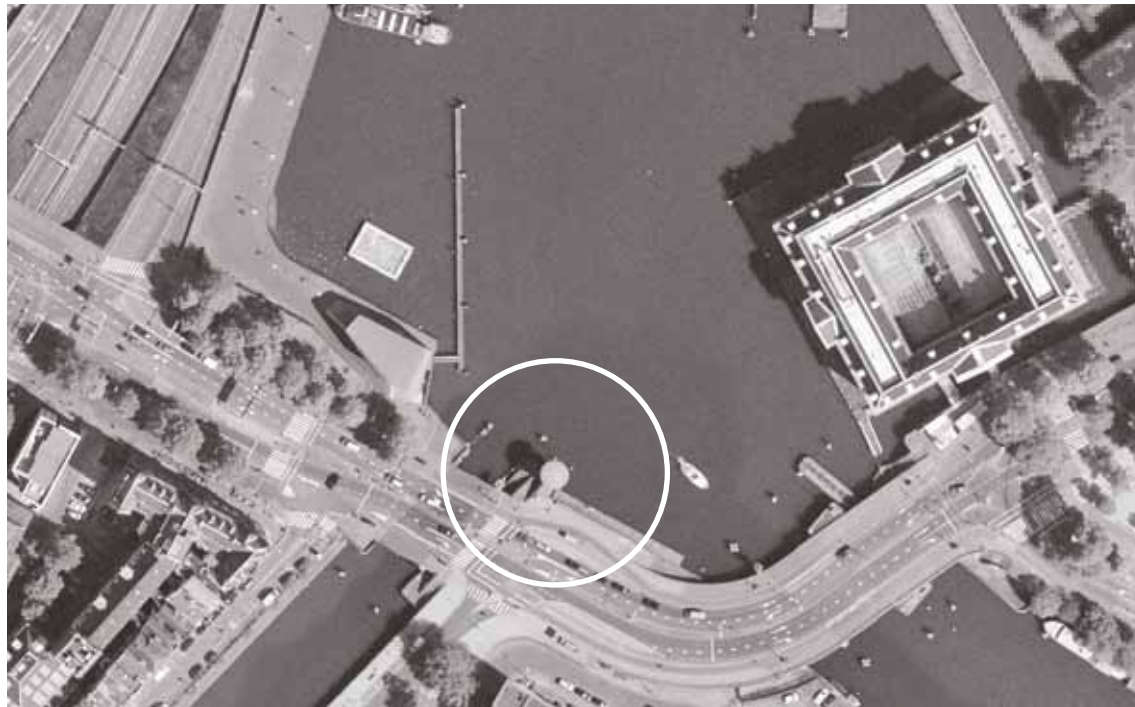


Uitzicht vanuit de het Gerben Wagenaarhuis (ca. 1992)
View from Gerben Wagenaar house (ca. 1992)



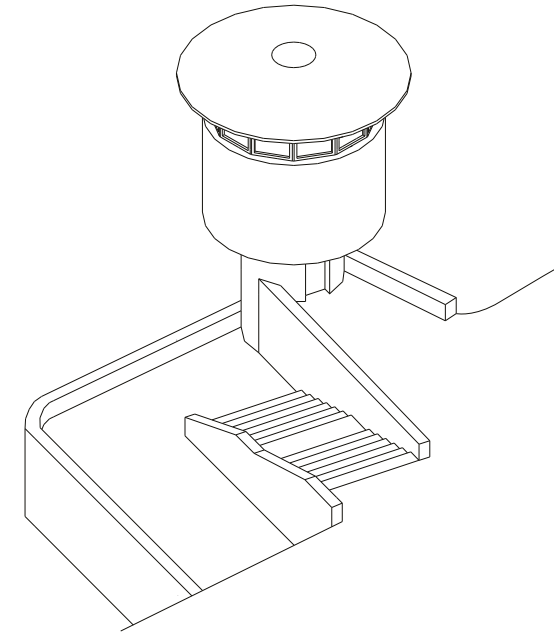
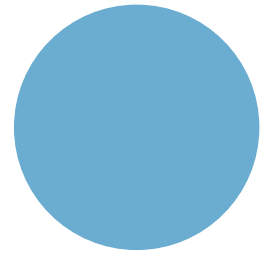
The Gerben Wagenaarbrug and the Wagenaar house in Amsterdam Noord were built in 1965, to a design by Enrico Hartsuyker, as part of the plans for the IJtunnel. The square brick tower stands between the North Holland Canal and IJtunnelweg. It functions as a bridge control building and also houses the tunnel master. The bridgmaster looks out over the canal through a horizontal window on the first floor, while on the top floor the tunnel master looks out through a horizontal window on the other side of the building at the IJtunnel's north entrance.

KORTJEWANTSBRUG



B487

16



Architect:
Dic. Slebos

Jaar:
1967

Locatie:
Prins Hendrikkade - Nieuwevaart

Type Brug:
Basculebrug

Architectuurstijl:
Nieuwe Zakelijkheid

Kenmerken:
Staalconstructie
Houten kap
Aluminium gevelbekleding

Architect:
Dic. Slebos

Year:
1967

Location:
Prins Hendrikkade - Nieuwevaart

Bridge type:
Bascule bridge

Architectural style:
New Objectivity

Characteristics:
Steel structure
Wooden roof
Aluminium exterior cladding

Het cilindervormige Kortjewantsbrughuisje aan de Prins Hendrikkade fungeert niet alleen als brugbedieningspost, het is ook één van de vier Amsterdamse haven-geldposten. Schepen die koers zetten naar de Amstel melden zich eerst hier.

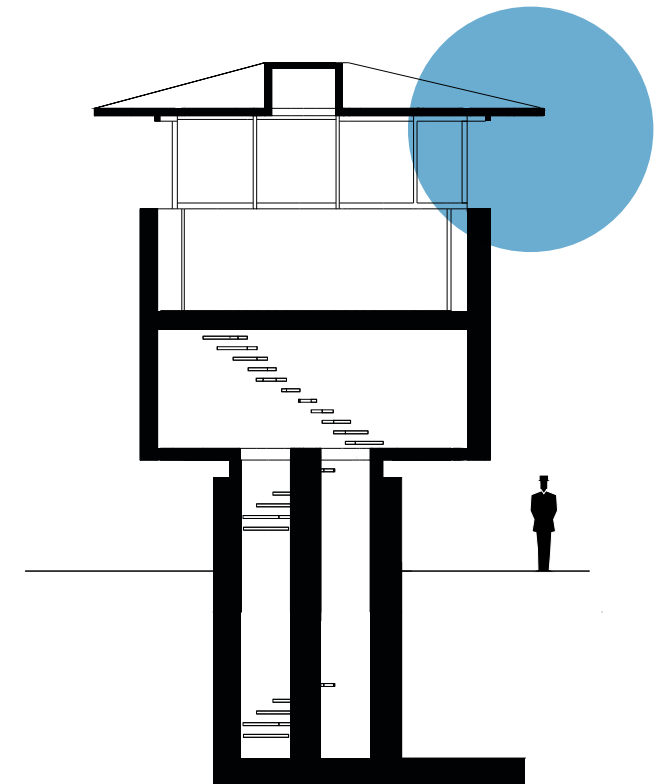
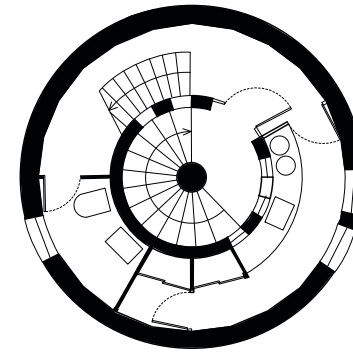
Het brughuisje is in 1967 ontworpen door Dic. Slebos en staat op een brede ronde zuil aan de noordkant van de Kortjewantsbrug. Het uit twee verdiepingen bestaande brugwachtersverblijf is bereikbaar via een wenteltrap in de zuil. Op de eerste verdieping bevinden zich de garderobe, de keuken en het toilet en op de tweede verdieping ligt het dagverblijf van het bedieningspersoneel. Het huisje bestaat uit een staalconstructie die is afgedekt met een houten kap. De gevel, de ramen en de daklijsten zijn gemaakt van geanodiseerd aluminium.



Het Kortjewantshuis tijdens de bouw (1968)
The Kortjewants house during construction (1968)



Het Kortjewantshuis gezien vanaf de Prins Hendrikkade
The Kortjewants house seen from the Prins Hendrikkade



The cylinder-shaped Kortjewantsbrug house on Prins Hendrikkade functions not only as a bridge control building, it is also one of Amsterdam's four harbour offices. Ships heading for the Amstel first have to report here.

The building was designed in 1967 by Dic. Slebos and stands on a wide circular column on the north side of the Kortjewantsbrug. The two-storey building is accessed via a spiral staircase in the column. The first floor contains a cloakroom, kitchen and a toilet, while the second floor houses the staff offices. The building consists of a steel structure with a wooden roof. The exterior cladding, windows and eaves are of anodized aluminium.



De ronde vorm van het Kortjewantshuis, zonder gevel (1968)
The round shape of the Kortjewants house, without facade (1968)

VAN ARCHITECT NAAR INGENIEUR

Twee grootschalige bouwprojecten, gestart in de jaren zestig, blijken in de jaren zeventig van grote betekenis voor de ontwikkeling van de Amsterdamse bruggenbouw: de aanleg van de IJtunnel in 1968 – met de daaraan verbonden stadsuitbreiding in Amsterdam Noord – en de grootschalige woningbouw in de Bijlmermeer. Beide ontwikkelingen gaan gepaard met de bouw van een groot aantal nieuwe bruggen.

In Amsterdam Noord krijgt architect Dirk Sterenberg de vrije hand. Hij ontwerpt een serie kleurrijke bruggen, met accenten in rood, geel, blauw en zwart. Deze kleuren komen ook terug in de brugwachtershuisjes, die hij meestal als los element naast de brug plaatst. De betonnen of stalen constructie van de huisjes is vaak bekleed met aluminium gevelpanelen.

Voor de grote hoeveelheid nieuwe bruggen in de Bijlmermeer wordt binnen de afdeling Bruggen naar een zo efficiënt mogelijke bouwmethode gezocht. De oplossing komt van Gerrit Janssonius, die hoofd van de afdeling is en tevens een echte liefhebber van beton. De architect wordt vervangen door de civiel-ingenieur van de afdeling en in de Bijlmermeer verrijst een serie grijze, doelmatig vormgegeven, betonnen brugwachtershuisjes.

Rond diezelfde tijd vinden er diverse reorganisaties plaats binnen de Dienst. Uiteindelijk gaat de Dienst Publieke Werken in 1980 over in de Dienst Openbare Werken (OW) en wordt de afdeling Bruggen opgeheven. Vanaf dat moment worden de opdrachten voor brugontwerpen uitbesteed aan het Ingenieursbureau Amsterdam (IBA), dat valt onder de Dienst Stedelijk Beheer (SB). De architect speelt geen rol meer in het ontwerp van de brug en SB voert slechts een controlerende taak uit. De brugwachtershuisjes van na 1980 zijn dan ook zeer onopvallend.

FROM ARCHITECT TO ENGINEER

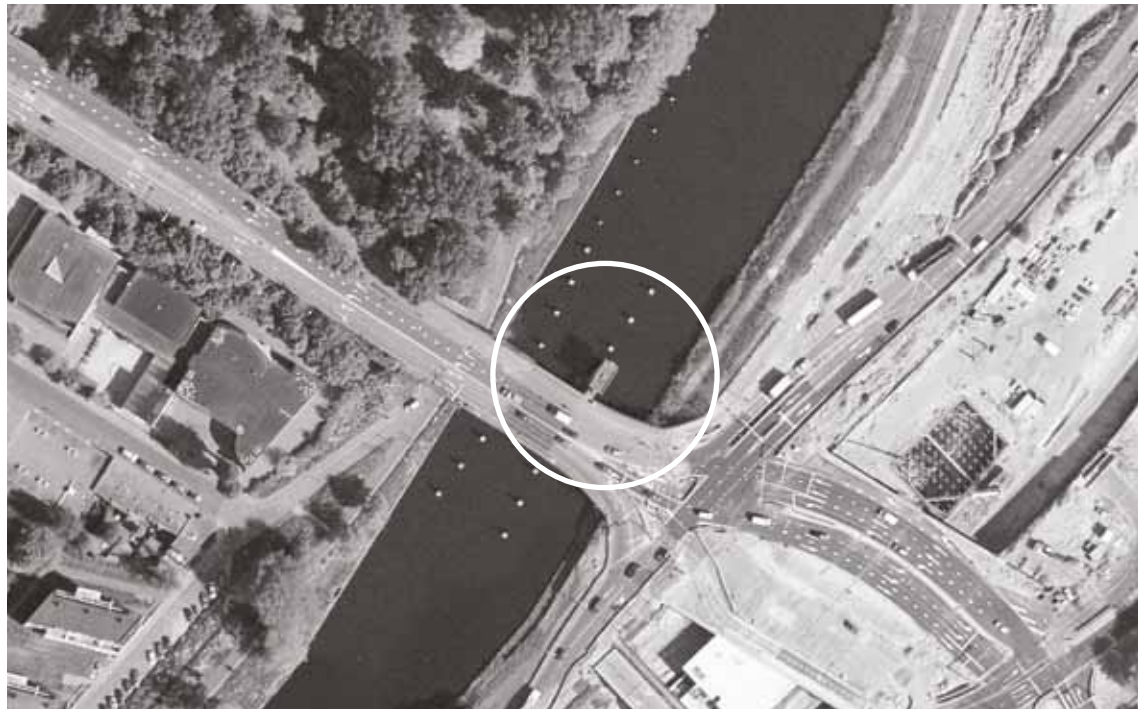
Two large-scale building projects, begun in the sixties, were to be of major significance in the seventies for the development of bridge construction in Amsterdam: the construction of the IJtunnel in 1968 – with the urban expansion in Amsterdam Noord connected to it – and the large-scale housing development in the Bijlmermeer. Both projects also entailed the construction of a large number of new bridges.

Architect Dirk Sterenberg was given a free hand in Amsterdam Noord and he designed a series of colourful bridges with red, yellow, blue and black accents. These colours are repeated in the bridge control buildings, which he usually positioned next to the bridge as a freestanding element. The concrete or steel structure of these buildings was often clad with aluminium panels.

The Bridges Division sought the most efficient possible method of construction for the large number of new bridges in the Bijlmermeer. The solution came from Gerrit Janssonius, head of the division and a true aficionado of concrete. The architect was replaced by the division's civil engineer and a series of grey, functionally designed, concrete bridge control buildings were built in the Bijlmermeer.

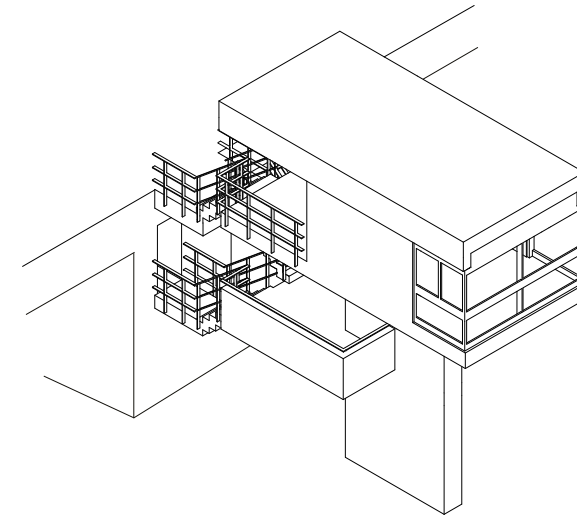
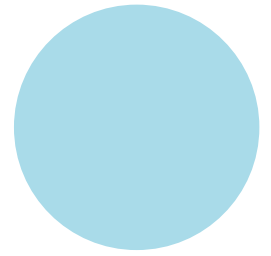
Around that time, there were various reorganizations within the Public Works Department. Finally, in 1980, following another restructuring and a slight name change, the department axed its Bridges Division. From then on, bridge design was contracted out to the engineering office Ingenieursbureau Amsterdam (IBA), which fell under the Urban Management Agency. Architects were no longer involved in bridge design and the agency had only a supervisory role. The bridge control buildings built after 1980 are consequently quite nondescript.

MEEUWENPLEINBRUG



B491

17



Architect:
Dirk Sterenberg

Jaar:
1969

Locatie:
Johan van Hasseltweg -
Noordhollandsch Kanaal

Type brug:
Ophaalbrug

Architectuurstijl:
Structuralisme

Kenmerken:
Betonconstructie
Aluminium kozijnen

Architect:
Dirk Sterenberg

Year:
1969

Location:
Johan van Hasseltweg -
North Holland Canal

Bridge type:
Drawbridge

Architectural style:
Structuralism

Characteristics:
Concrete structure
Aluminium window frames



Luchtfoto van het Meeuwenplein
Aerial view of Meeuwenplein

Nabij het noordelijke IJtunnel-tracé ontwierp Dirk Sterenberg in 1969 de Meeuwenpleinbrug over het Noordhollandsch Kanaal. Het Meeuwenplein-huisje kan worden beschouwd als een simpele variant van het Hortushuisje (B239) uit 1956. Op een schijfvormig onderstuk rust een asymmetrisch geplaatste rechthoekige behuizing, met daarin de bedieningspost en, aan de zuidzijde, een balkon dat door een trap is verbonden met het brugdek.

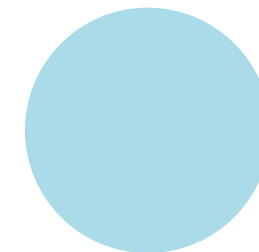
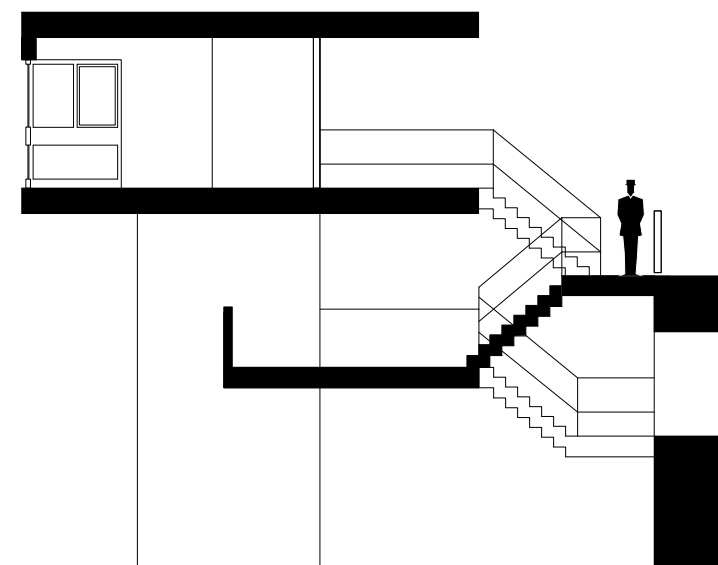
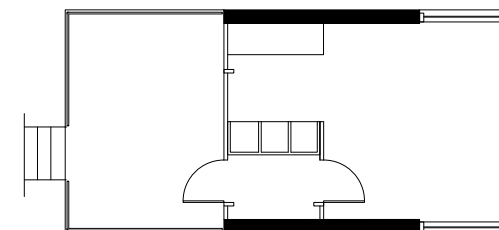
Het gebruik van beton was aan het eind van de jaren zestig een vanzelfsprekendheid geworden. De toepassing ervan werd ook gestimuleerd door Gerrit Janssonius, hoofd van de afdeling Bruggen, die goed op de hoogte was van de laatste ontwikkelingen op dit gebied.



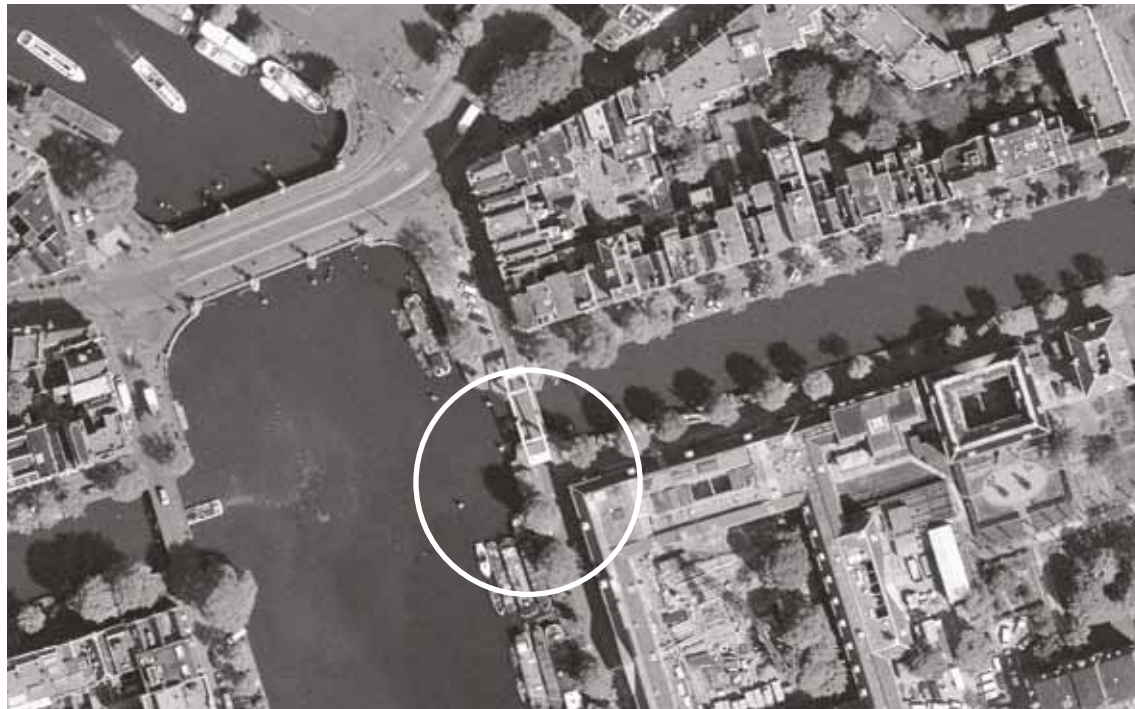
Openstaande brug met het huis op een paal in het water (1968)
Open bridge, the house standing on a pole in the water (1968)

The Meeuwenpleinbrug over the North Holland Canal was built in 1969, designed by Dirk Sterenberg, and is situated near the northern entrance of the IJtunnel. The Meeuwenplein house can be regarded as a simple variant of the Hortus house (B239). Resting on a disc-shaped base is an asymmetrically rectangular structure that contains the bridge control office. On the south side the bridge control office is connected to the road via a staircase.

The use of concrete had become standard practice by the late sixties. Its use was promoted by Gerrit Janssonius, head of the city's bridges division, who kept well abreast of the newest developments in this field.

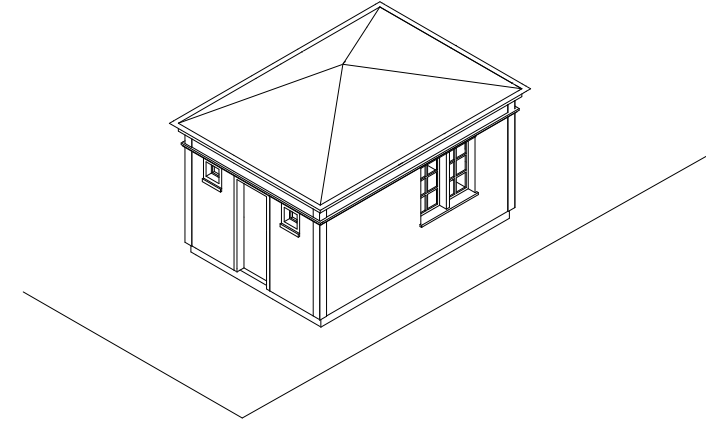
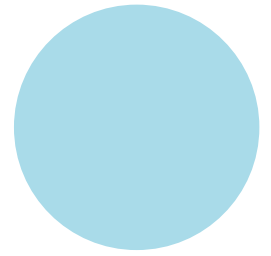


WALTER SUSKINDBRUG



B237

18



Architect:
Dirk Sterenberg

Jaar:
1972

Locatie:
Nieuwe Herengracht - Amstel

Type brug:
Ophaalbrug

Architectuurstijl:
Replica

Kenmerken:
Houtconstructie
Houten kap
Houten kozijnen en luiken

Architect:
Dirk Sterenberg

Year:
1972

Location:
Nieuwe Herengracht - Amstel

Bridge type:
Drawbridge

Architectural style:
Replica

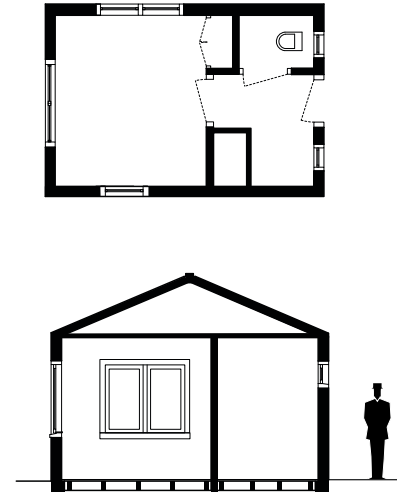
Characteristics:
Wooden structure
Wooden roof
Wooden window frames and shutters

De houten Walter Süskindbrug over de Nieuwe Herengracht bij de Hermitage lijkt oud, maar is pas in 1972 gebouwd. Deze dubbele ophaalbrug is een replica van een brugtype dat in de zestiende eeuw gebruikelijk was, het zogenaamde 'Hollandse type' of 'klapbrug'. De brug kenmerkt zich door een soort houten poort, de hameipoort, waar voetgangers, fietsers en automobilisten onderdoor gaan.

Naast de brug staat een brughuisje in bijpassende historiserende stijl, ontworpen door Dirk Sterenberg in 1972. Het huisje heeft roomwit geschilderde gevels, de kleine ramen zijn voorzien van luifels en op het piramidevormige dak prijkt een puntige piron. Wegens het beperkte zicht vanuit het huisje, bedient de brugwachter de brug dan vanaf een lessenaar die buiten opgesteld staat.



Brugwachter aan het werk (1981)
Bridge operator at work (1981)



The wooden Walter Süskindbrug over Nieuwe Herengracht near the Hermitage looks old but was built in 1972. This double-leaf drawbridge is a replica of a bridge type that was common in the sixteenth century. This typically Dutch type of drawbridge is characterized by a sort of wooden gateway, the so-called 'hameipoort', for pedestrians, cyclists and cars.

Next to the bridge is the control building in a matching historicist style, designed in 1972 by Dirk Sterenberg. The building has off-white painted elevations, the small windows are equipped with canopies and a pointed finial adorns the pyramid-shaped roof. Because the view from the building is restricted, the bridge is operated from a control lectern located outside.



Walter Süskindbrug met het drijvende 'woonerf' van de beeldend kunstenaar "Victor IV" (1982)
Walter Süskindbrug with the floating dwelling of artist "Victor IV" (1982)



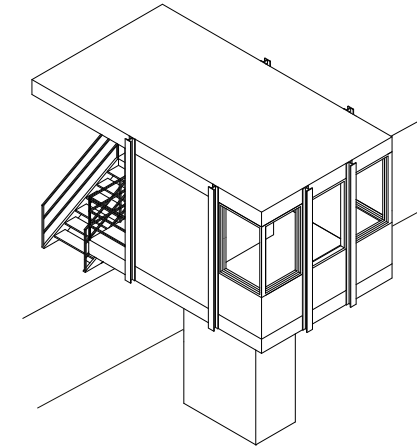
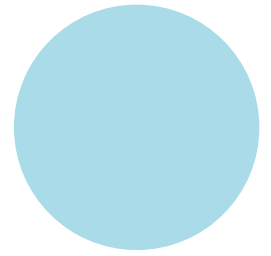
In het midden het voormalig houten brughuis (ca. 1856)
In the middle the former wooden bridge house (ca. 1856)

THEOPHILE DE BOCKBRUG



B360

19



Architect:
Dirk Sterenberg

Jaar:
1974

Locatie:
Theophile de Bockstraat - Schinkel

Type brug:
Ophaalbrug

Architectuurstijl:
Structuralisme

Kenmerken:
Betonnen vloer
Staalskelet
Aluminium kozijnen
Houten dak

Architect:
Dirk Sterenberg

Year:
1974

Location:
Theophile de Bockstraat - Schinkel

Bridge type:
Drawbridge

Architectural style:
Structuralism

Characteristics:
Concrete floor
Steel frame
Aluminium window frames
Wooden roof



Een motorrijder nadert de brug vanaf de Schinkelhavenstraat (1976)
A motorcyclist approaching the bridge on Schinkelhavenstraat (1976)

In de jaren zestig en zeventig werden steeds vaker industriële bouwmethoden toegepast bij de bouw van eenvoudige en goedkope bouwwerkjes. Zo ook bij het Theophile de Bockhuisje uit 1974 dat werd ontworpen door Dirk Sterenberg. Het huisje bestaat uit een betonnen paal in het water, met daarop een betonplaat die als fundering dient voor een strak, doosvormig huisje. De gevelelementen, witte platen in zwarte kozijnen, zijn gemaakt van aluminium, een materiaal dat in die tijd steeds vaker werd toegepast. Vanaf de wal is het huisje eenvoudig te bereiken via een trap. Naast de rode entree deur is een ruimte gemaakt voor de fiets van de brugwachter.

Om het strakke ontwerp enigszins op te vrolijken heeft Sterenberg wat kleur toegevoegd. Zo zijn de brugleuningen geel geschilderd en zijn er enkele rode accenten zichtbaar bij zowel de brug als het huisje.



Theophile de Bockbrug gezien vanaf de Sloterkade (1976)
Theophile de Bockbrug seen from Sloterkade (1976)



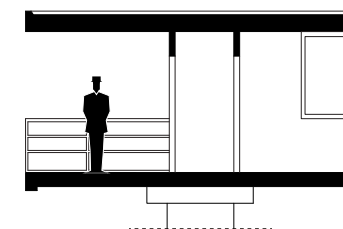
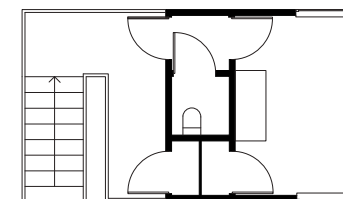
Open staande Theophile de Bockbrug met links het brughuis (1976)
An open Theophile de Bockbrug, on the left the bridge house (1976)



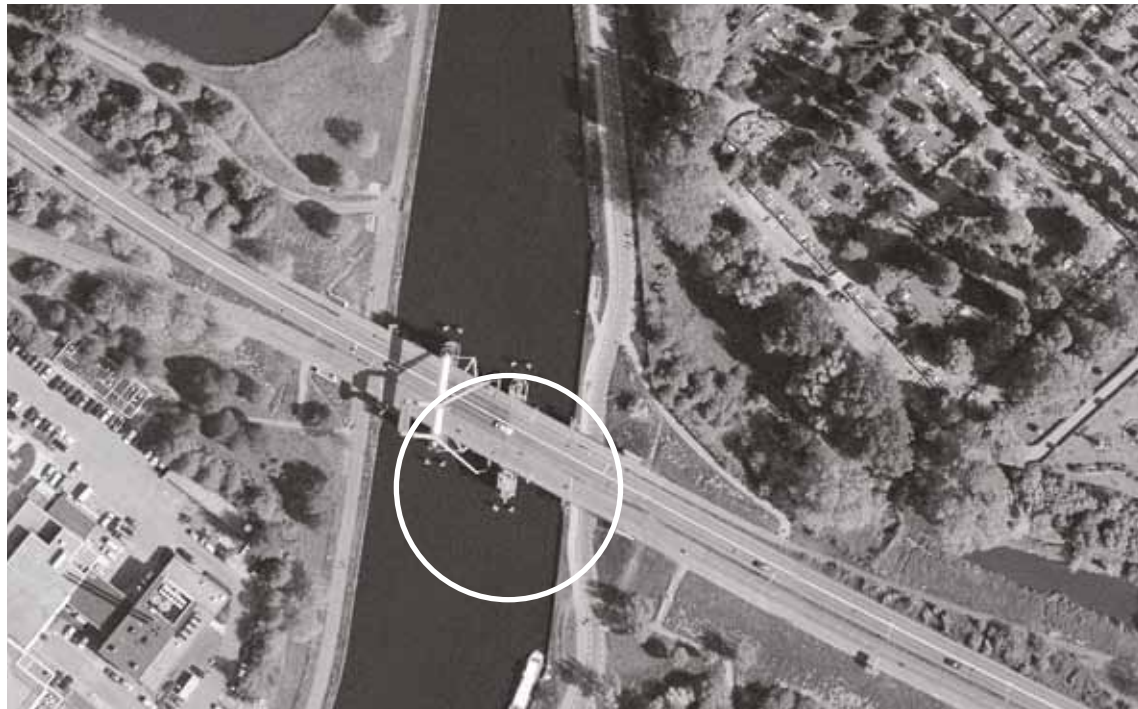
Rechts het stalen Theophile de Bockhuis (1998)
On the right the steel Theophile de Bock House (1998)

In the sixties and seventies, industrial construction methods were increasingly employed in the construction of simple, inexpensive buildings such as the Theophile de Bock house. Built in 1974 to a design by Dirk Sterenberg, it consists of a concrete pile in the water, on top of which is a concrete slab that serves as the foundation for a taut, box-shaped structure. The exterior elements, white sheets in black frames, are made of aluminium, a material that was increasingly used in that period. The building is accessed via a flight of stairs on the waterside. Next to the red entrance is a space for the bridge-master's bicycle.

In order to brighten up the austere design, Sterenberg added some colour accents. The bridge railings are painted yellow and there are several red accents on the bridge and the control building.

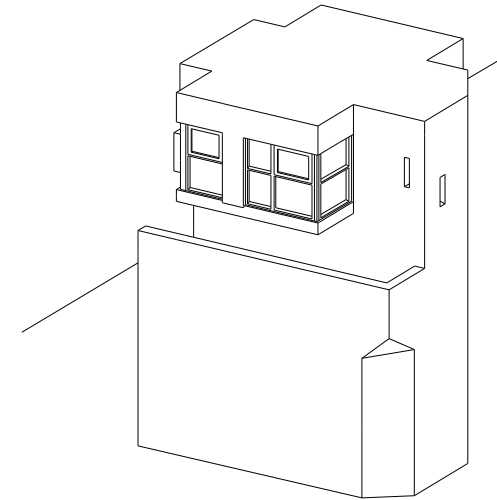
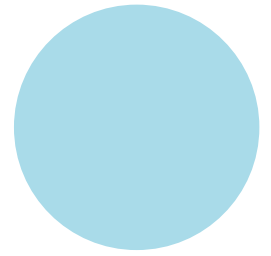


IJDOORNLAAN



B970

20



Architect:
Dirk Sterenberg

Jaar:
1975

Locatie:
IJdoornlaan - Noordhollandsch Kanaal

Type brug:
Ophaalbrug

Architectuurstijl:
Structuralisme

Kenmerken:
Betonconstructie
Aluminium kozijnen en deuren
Stucwerk aan de binnenkant

Architect:
Dirk Sterenberg

Year:
1975

Location:
IJdoornlaan - North Holland Canal

Bridge type:
Drawbridge

Architectural style:
Structuralism

Characteristics:
Concrete structure
Aluminium window frames and doors
Stuccowork inside



De IJdoornlaanbrug gezien vanaf het Jan Thomeépad (1979)
The IJdoornlaanbrug seen from the Jan Thomeépad (1979)

De kleurrijke ophaalbrug over de Buikslotervaart is in 1975 ontworpen door Dirk Sterenberg. De vormgeving van het bijbehorende brugwachtershuisje is zeer robuust en functioneel. De horizontale, panoramische ramen geven de brugwachter ruim zicht op het wegdek en op het Noordhollandsch Kanaal. Het rood en blauw van de hameistijlen, de 'armen' die het brugdek optillen, komen terug in de kozijnen van het huisje. Aan de overzijde van het wegdek is een plateau ontworpen van waar de brugwachter toegang heeft tot de brugkelder.

Het IJdoornhuisje is het laatste huisje van Sterenberg. In vergelijking met zijn eerste bruggen en brughuisjes is goed te zien dat hij steeds economischer en functioneler is gaan nadenken over vormgeving. Net als de huisjes van Piet Kramer kent het oeuvre van Sterenberg een sterke architectonische vormtaal, maar in ieder werk neemt de invloed van de architect op het ontwerp steeds verder af ten gunste van de functionaliteit.

The colourful drawbridge over the Buikslotervaart was designed by Dirk Sterenberg in 1975. The design of the accompanying control building is robust and functional. The horizontal, panoramic windows give the bridgeman a good view of the roadway and the North Holland Canal. The red and blue of the vertical posts, the 'arms' that lift the bridge deck, are repeated in the building's window frames. On the other side of the roadway is a platform from where the bridge basement can be accessed.

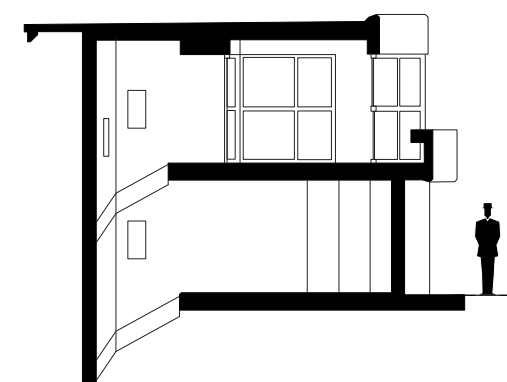
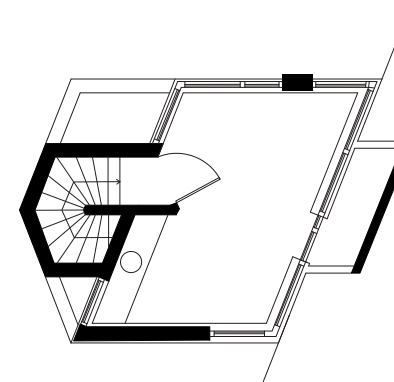


De Bannebrug gezien vanaf het Jan Thomeépad (1979)
The Bannebrug seen from the Jan Thomeépad (1979)

The IJdoornhuisje is the last bridge control building that Sterenberg designed. In comparison to his first bridge houses this bridge control building shows a clear progression towards a more economical and functional design. Like Kramer's bridge buildings, Sterenberg's work is characterized by a strongly architectural formal idiom. However, functionality increasingly predominates his designs.



Het schuin geplaatste brugdek van de IJdoornbrug met brugwachtershuis (1983)
The angled deck of IJdoornbrug with bridge house (1983)

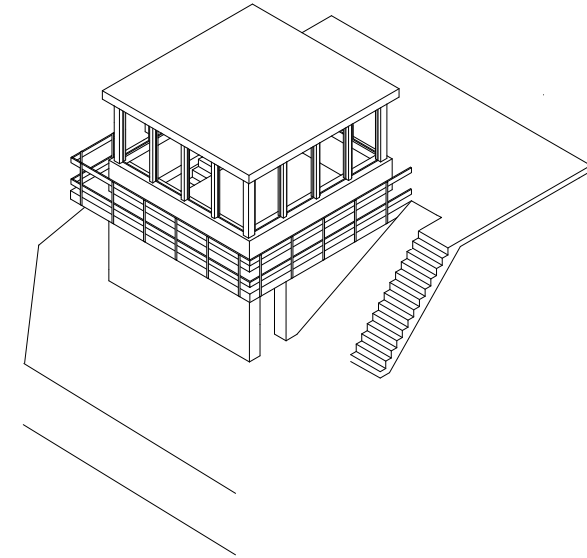
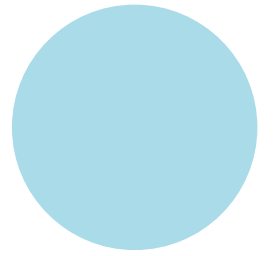


BUIKSLOTERDRAAIBRUG



B2205

21



Architect:
Ingenieursbureau Amsterdam (IBA)

Jaar:
1984

Locatie:
Buiksloterdijk - Noordhollandsch Kanaal

Type brug:
Draaibrug

Architectuurstijl:
Structuralisme

Kenmerken:
Betonvloer
Baksteengevels
Kalkzandsteen
Aluminium dakranden

Architect:
Ingenieursbureau Amsterdam (IBA)

Year:
1984

Location:
Buiksloterdijk - North Holland Canal

Bridge type:
Swing bridge

Architectural style:
Structuralism

Characteristics:
Concrete floor
Brick elevations
Sand-lime brick
Aluminium eaves



Verkeer op de brug, in de linker hoek nog net een deel van het brughuis (1972)
Traffic on the bridge, in the left corner a small part of the bridge house (1972)

Net als het Duivendrechtse huisje (B1267) is het huisje bij de Buiksloterdijk over het Noordhollandsch Kanaal ontworpen door Rijkswaterstaat. In tegenstelling tot het Duivendrechtse huisje heeft het Buiksloterdijk huisje een meer landelijk karakter, wat komt door de ligging en het gebruik van baksteen in de gevels.

De grote ramen rondom geven de brugwachter een goed zicht over het kanaal. In de overstekende aluminium dakrand zit een uitschuifbaar zonnenscherm. Een externe betonnen trap langs de zuidgevel geeft toegang tot de kelder van de brug.



Luchtfoto richting de Buiksloterdijkbrug (1972)
Aerial view towards Buiksloterdijkbrug (1972)



Een zeilboot opweg naar de Buiksloterdijkbrug, rechts het voormalig houten brughuis
A sailboat on its way to Buiksloterdijkbrug, on the right the former wooden bridge house



Een pontje vaart langs de brug, links het huidige brughuisje (1990)
A ferry sails past the bridge, on the left the current bridge house (1990)



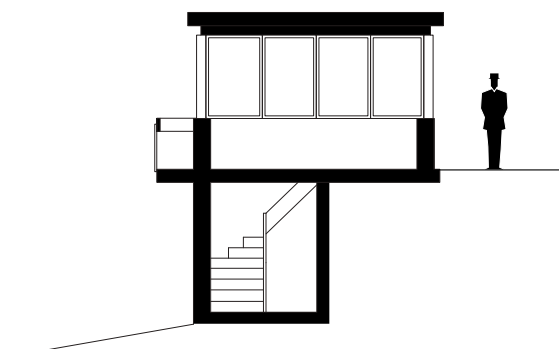
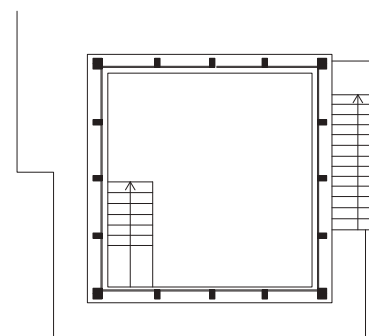
Zijaanzicht van de brug, met daarachter het oude brugwachtershuis (1980)
Side view of the bridge, in the back the old bridge house (1980)

The bridge house at Buiksloterdijk over the North Holland Canal was designed by Rijkswaterstaat, similar to the Duivendrechtse house (B1267). In contrast, the Buiksloterdijk house has a more rustic character because of its location and the brick elevations.

The large windows on all sides provide the bridgmaster with a clear view over the canal. The projecting aluminium roof overhang contains an extendable awning. An external concrete staircase along the south elevation gives access to the bridge's basement.



Noordhollands Kanaal met brug en sluis, gezien van Buiksloterweg (ca. 1922)
The North Holland Canal with bridge and lock, seen from Buiksloterweg (ca. 1922)

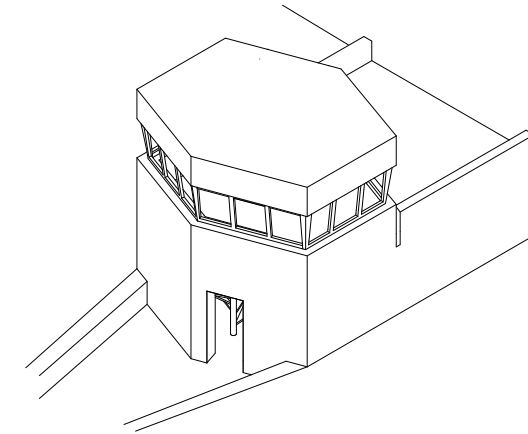
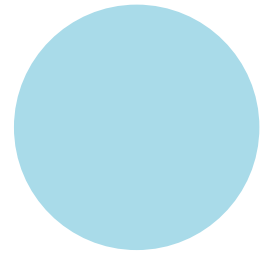


DUIVENDRECHTSEBRUG



B1267

22



Architect:
Ingenieursbureau Amsterdam (IBA)

Jaar:
1988

Locatie:
Rozenburglaan - Weespertrekvaart

Type brug:
Basculebrug

Architectuurstijl:
Structuralisme

Kenmerken:
Beton
Aluminium
Glas

Architect:
Ingenieursbureau Amsterdam (IBA)

Year:
1988

Location:
Rozenburglaan - Weespertrekvaart

Bridge type:
Bascule bridge

Architectural style:
Structuralism

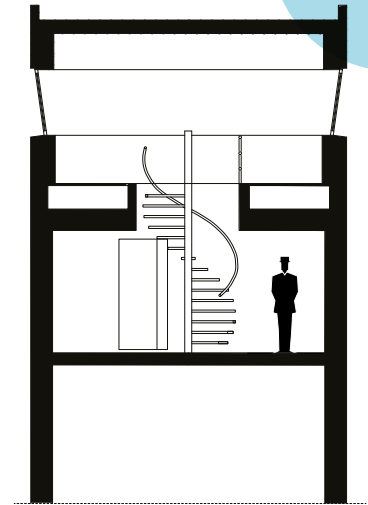
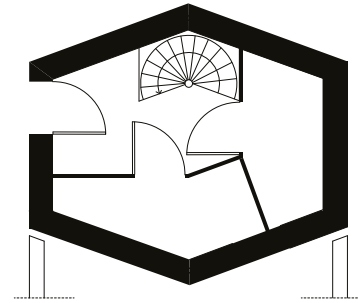
Characteristics:
Concrete
Aluminium
Glass

De Duivendrechtsebrug werd in 1988 in opdracht van Rijkswaterstaat gebouwd en in de jaren negentig aan de gemeente Amsterdam overgedragen. De brug en het huisje zijn uitgevoerd door Mijnsen Engineers. Het was destijds niet gebruikelijk om voor het ontwerp een architect in te huren.

Het massief betonnen Duivendrechtsehuisje staat met zijn diamantvormige plattegrond op de brugpijler in het midden van de Weespertrekvaart. Vanuit de bedieningspost heeft de brugwachter driehonderdzesentwintig graden uitzicht over de Rozenburglaan en de Weespertrekvaart. De brugkelder is vanuit de bedieningspost te bereiken via een interne trap.



Oude tekening van de Duivendrechtsebrug (1787)
Old drawing of Duivendrechtsebrug (1787)



Luchtfoto in noordelijke richting met in het midden de Duivendrechtsebrug
Aerial view, northbound with Duivendrechtsebrug in the middle



De Weespertrekvaart met de voormalige Duivendrechtsebrug en stenen brugwachtershuis
Weespertrekvaart with the former Duivendrechtsebrug and brick bridge house

The Duivendrechtsebrug was commissioned by Rijkswaterstaat (the state department of roads and waterways) in 1988, but in the nineties it was transferred to the City of Amsterdam. The bridge and the bridge control building were built by Mijnsen Engineers. In those days it was unusual to appoint an architect for the design of a bridge.

With its diamond-shaped floor plan, the heavy concrete Duivendrechtsehuisje stands on the bridge pier in the middle of the Weespertrekvaart. From this bridge control building, the bridgmaster has a three hundred and sixty degree view over Rozenburglaan and the Weespertrekvaart. The bridge basement is accessed from the bridge control building via an internal staircase.

EXTERNE ARCHITECTENBUREAUS

Na een flinke afslankperiode van het Amsterdamse ambtenaren-apparaat volgt in 1990 een breuk met de vaste ingenieurs van het Ingenieursbureau Amsterdam (IBA). Het IBA besluit geen vaste ontwerpers meer in dienst te nemen, maar voortaan te gaan werken met zelfstandige architectenbureaus. Nadat de Dienst Stedelijk Beheer, waaronder het IBA valt, overgaat in de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (dIVV), wordt er aangestuurd op een bedrijfsmatig beheer van de bruggen.

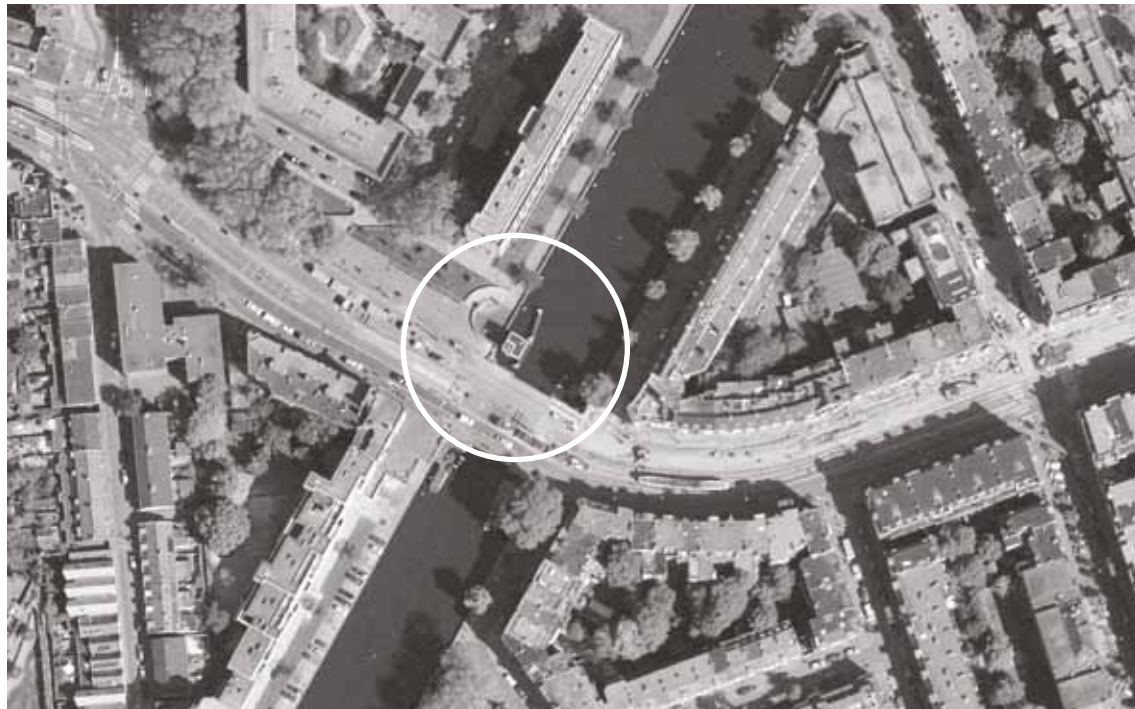
Het ontwerpen en uitvoeren is vanaf nu geen taak meer van de gemeente. Voor elke nieuwe brug wordt een programma van eisen opgesteld waarbinnen een extern architectenbureau een ontwerp maakt. Hierdoor worden verschillende, uiteenlopende ontwerpen voor brughuisjes mogelijk. De ontwerpen die volgen zijn sterk beïnvloed door de internationale architectuur, met onder anderen Richard Rogers en Norman Foster als inspiratiebronnen. Na een periode van versobering en functionalisme dient het brugwachtershuisje zich weer aan als een echte blikvanger langs het water. Opvallende materialen worden ingezet om de aanwezigheid van deze juweeltjes extra te benadrukken.

EXTERNAL ARCHITECTURE FIRMS

Following major cutbacks in the city's civil service, in 1990 the engineering office IBA decided to cease employing permanent engineering design staff and to work with external, independent architectural firms. When the Urban Management Agency, of which IBA was part, became the Department of Infrastructure, Traffic and Transport, the new line of policy was for a business-oriented bridge management.

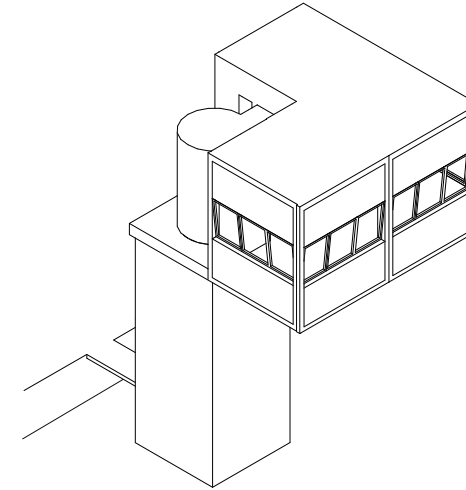
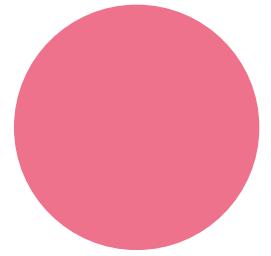
The design and construction of bridges was no longer a municipal responsibility. For each new bridge a brief was drawn up within which an external architectural office produced a design. As a result, different and varied designs for bridge control buildings became possible. The designs that followed were strongly influenced by international architecture, in particular the work of Richard Rogers and Norman Foster. After a period of sober functionalism, bridge control buildings are once again real eye-catchers along the waterside. Striking materials are deployed in order to give extra emphasis to these architectural gems.

WIEGBRUG



B173

23



Architect:
Mathieu Ponsen

Kunstwerk:
Leonie Mijnlief

Jaar:
1990

Locatie:
De Clerqstraat - Kostverlorenvaart

Type brug:
Basculebrug

Architectuurstijl:
Hedendaags

Kenmerken:
Aluminium
Glas
Beton

Architect:
Mathieu Ponsen

Artwork:
Leonie Mijnlief

Year:
1990

Location:
De Clerqstraat - Kostverlorenvaart

Bridge type:
Bascule bridge

Architectural style:
Contemporary

Characteristics:
Aluminium
Glas
Concrete

Langs de Wiegbrug over de Kostverlorenvaart hebben door de jaren heen verschillende brughuisjes gestaan; van een eenvoudig houten gebouwtje tot een ruitvormig Amsterdamse School-huisje van Piet Kramer. De bedieningspost die er nu staat stamt uit 1990 en is ontworpen door Mathieu Ponsen. Uitgangspunt van het Wieghuisje is niet een verfraaiing van het stadsbeeld, maar pure doelmatigheid. Het bedieningshuisje is niet meer dan een functionele doos die voldoet aan de moderne eisen van een brugwachter. Het stalen huisje is geplaatst op een betonnen zuil die met zijn voet in het water staat. Sinds 2004 steekt uit deze zuil een metalen zwemmer; een kunstwerk van Leonie Mijnlief.

Een leuk detail bij de Wiegbrug is dat de kelder voor het contragewicht van de brug oorspronkelijk aan de andere kant van de brug lag. Na het verplaatsen van het gewicht is deze kelder leeg komen te staan. Momenteel zijn er plannen om hier het Bruggenmuseum van Amsterdam te vestigen.



De basculekamer van de Wiegbrug (ca. 1930)
The bascule chamber of the Wiegbrug (ca. 1930)



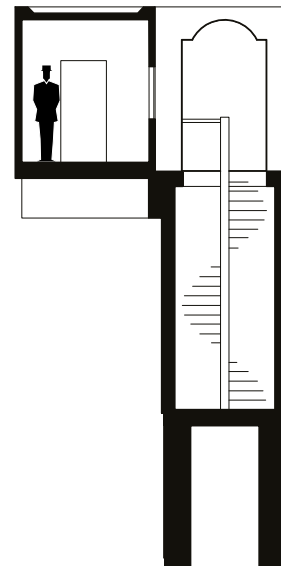
Wiegbrug met het oude bakstenen huisje van P.L. Kramer (1987)
Wiegbrug with the old brick bridge house by P.L. Kramer (1987)



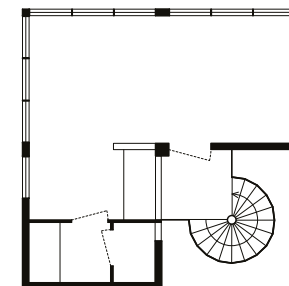
Wiegbrug gezien vanaf flatgebouw de 'Oranjehof'
Wiegbrug seen from the building 'Oranjehof'

Various bridge control buildings have stood along the Wiegbrug at the Kostverlorenvaart, from a simple wooden building to a diamond-shaped Amsterdamse School building by Piet Kramer. The current building, the Wieg house, dates from 1990 and was designed by Mathieu Ponsen. The design is purely functional and was not intended to beautify the cityscape. It is a functional box that meets modern bridge operating requirements. The steel building sits on a concrete column with its base in the water. A metal swimmer - an artwork designed in 2004 by Leonie Mijnlief - projects from the column.

An interesting detail is that the basement for the bridge's counterweight was originally located on the other side of the bridge. This basement fell vacant when the weight was relocated. Currently there are plans to create a bridge museum here.



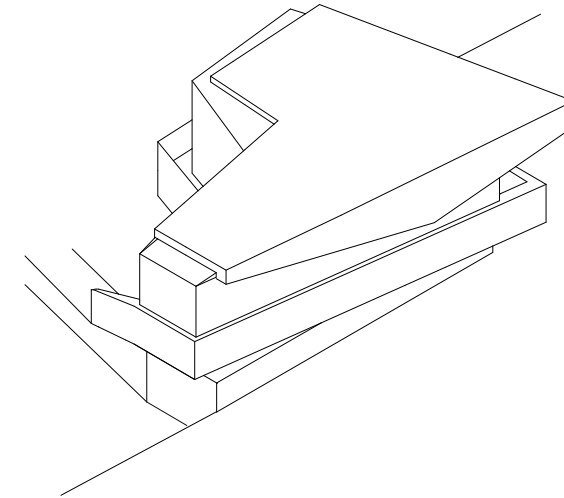
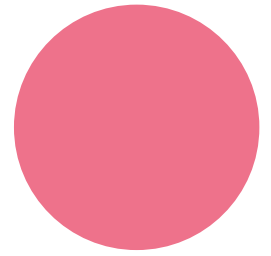
Wiegbrug in die tijd nog 'de Tolbrug' (ca. 1890)
Wiegbrug, at that time called 'Tolbrug' (ca. 1890)



WESTERKEERSLUIS

B346

24



Architect:
ZILT

Jaar:
2004

Locatie:
Tasmanlaan - Westerkanaal

Type brug:
Basculebrug

Architectuurstijl:
Hedendaags

Kenmerken:
Staal
Glas
Polyurethaan-coating

Architect:
ZILT

Year:
2004

Location:
Tasmanlaan - Westerkanaal

Bridge type:
Bascule bridge

Architectural style:
Contemporary

Characteristics:
Steel
Glass
Polyurethane coating



Bouw nieuwe ophaalbrug over het Westerkanaal (1922)
Construction of the new drawbridge over Westerkanaal (1922)

De brugbedieningspost bij de Westerkeersluis is met zijn zachtgroene gevels en schuine lijnen een markante verschijning. 's Nachts licht het sculpturale huisje als een lantaarn op en markeert het de plek waar een van de belangrijkste binnen-vaartroutes door Amsterdam uitmondt in het IJ.

Het Westerkeersluishuisje werd gebouwd ter vervanging van een te klein geworden post uit de jaren zestig van Dirk Sterenberg. Het ontwerp van ZILT Architecten heeft een taartpuntige plattegrond en staat schijnbaar losjes op de kademuur. Zo lijkt het huisje veel kleiner dan het in werkelijkheid is. Het bestaat namelijk uit maar liefst drie bouwlagen, waarvan twee onder kadeniveau. De bovenste verdieping, van waaraf de brug wordt bediend, kraagt ver uit over het water.



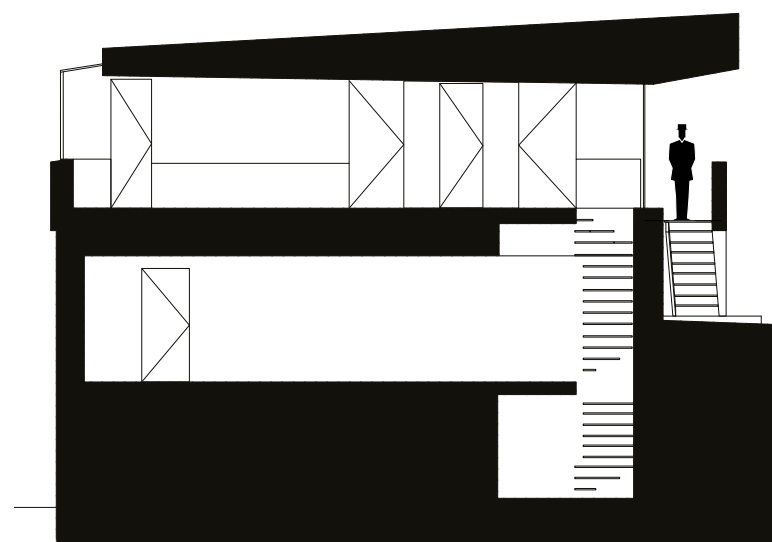
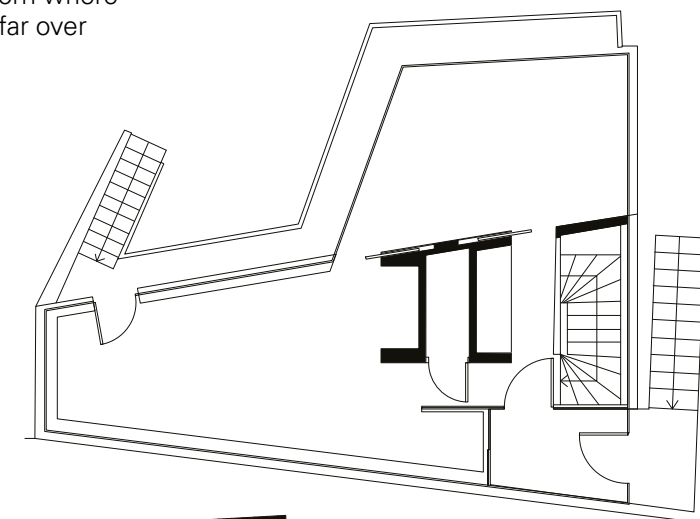
Houten brugwachtershuis met brugwachter (ca. 1912)
Wooden bridge house with bridge operator (ca. 1912)

Het bouwwerkje bestaat uit een zogenaamde stalen parapluconstructie; het dak en de daaraan hangende gevel worden gedragen door een stalen kern. Deze constructie maakte het mogelijk het huisje rondom te voorzien van een glazen gevel, zodat de brugwachter een maximaal uitzicht heeft op het water. Ook zorgen de glazen gevels voor transparantie, zodat zichtlijnen vanaf de straat blijven bestaan. Om de felle avondzon te temperen is aan de westkant een glazeeafdruk van een zeventiende-eeuws zeegezicht op het IJ aangebracht. De zachtgroene kleur van de gevels verwijst naar de binnenscheepvaart, waar dezelfde kleur te vinden is op scheepsdekken.

The bridge control building at Westerkeersluis is a striking presence with its soft green elevations and diagonal lines. At night, the sculptural building is illuminated like a lantern, marking the spot where one of the most important inland shipping routes through Amsterdam enters the IJ.

The Westerkeersluishuisje was built to replace a smaller building designed in the sixties by Dirk Sterenberg. The design by ZILT Architects has a wedge-shaped floor plan and is seemingly detached from the quayside. As a result, the building appears to be much smaller than it actually is. It consists of three storeys, two of which are below the level of the quay. The top storey, from where the bridge is operated, cantilevers far over the water.

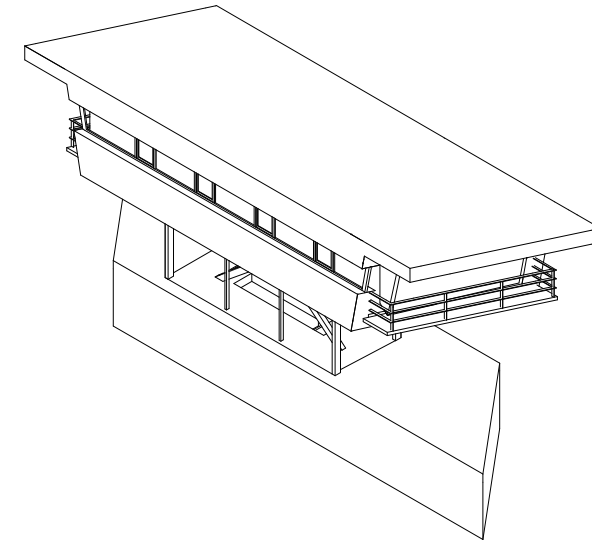
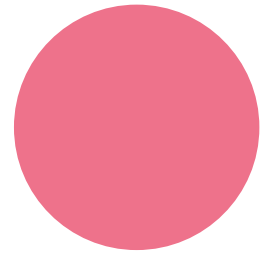
The building has a so-called steel umbrella structure, in which the roof and the elevations suspended from it are supported by a steel core. This made it possible to provide the building with fully glazed elevations on all sides, affording a maximum view over the water. These glass elevations also create transparency, so that sight lines from the street are preserved. In order to mitigate the bright evening sunlight, on the west side a screen print of a seventeenth-century seascape has been applied to the glass. The soft green colour of the elevations alludes to inland shipping, where the same colour is found on ships' decks.



OOSTERDOKSDRAAIBRUG

B2270

25



Architect:
Kerste-Meijer

Jaar:
2004

Locatie:
Oosterdok

Type brug:
Draaibrug

Architectuurstijl:
Hedendaags

Kenmerken:
Staalconstructie
Titanium gevelbekleding
Glas

Architect:
Kerste-Meijer

Year:
2004

Location:
Oosterdok

Bridge type:
Swing bridge

Architectural style:
Contemporary

Characteristics:
Steel structure
Titanium exterior cladding
Glass

Tussen de bijzondere Oosterdoks-draaibrug en de Langedoksbrug staat het zeer forse en opvallende Oosterdokhuis van architectenbureau Kerste-Meijer. De centrale positie in het water geeft de brugwachter een maximaal uitzicht over het drukke waterverkeer van het Oosterdok. De rechthoekige bedieningspost staat op een glazen voet, waardoor hij lijkt te zweven boven het water. De gevel is bekleed met titanium platen. De lange kanten van het huisje zijn voorzien van smalle horizontale bandvensters met oranjebruine kozijnen. Op de beide kopse kanten bestaat de gevel geheel uit glas. Hier wordt direct zonlicht tegengehouden door het riant uitstekende dak. De trappen in de glazen voet dienen tevens als constructief onderdeel van het gebouw. Het geheel staat op een massieve kelder waarin het overige programma is ondergebracht, zoals een keuken, toiletten en douches.

Het Oosterdokshuis is, net als het Westerkeerhuisje (B346) en het Kortjewantshuisje (B487), een belangrijke Amsterdamse havengeldpost.



Op de voorgrond een Brughuis in het Oosterdok.
Op de achtergrond de bebouwing van de Piet Heinkade (2008)
In the foreground the bridge house in Oosterdok.
In the background buildings along the Piet Hein Kade (2008)



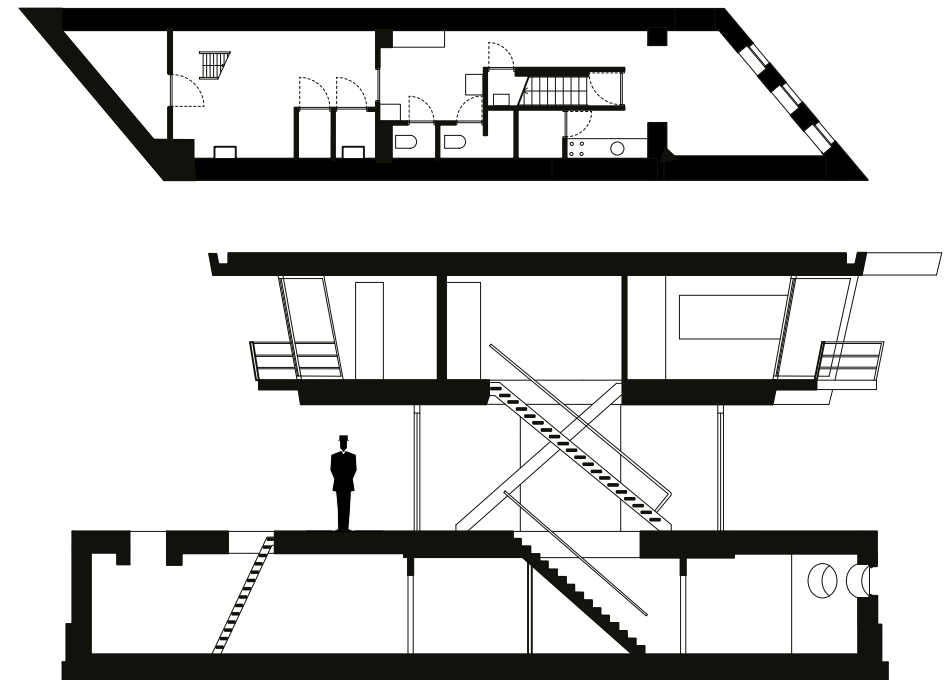
Luchtfoto van het Oosterdok, in het water de brugwachterspost (2006)
Aerial view of Oosterdok, in the water the bridge operator station (2006)



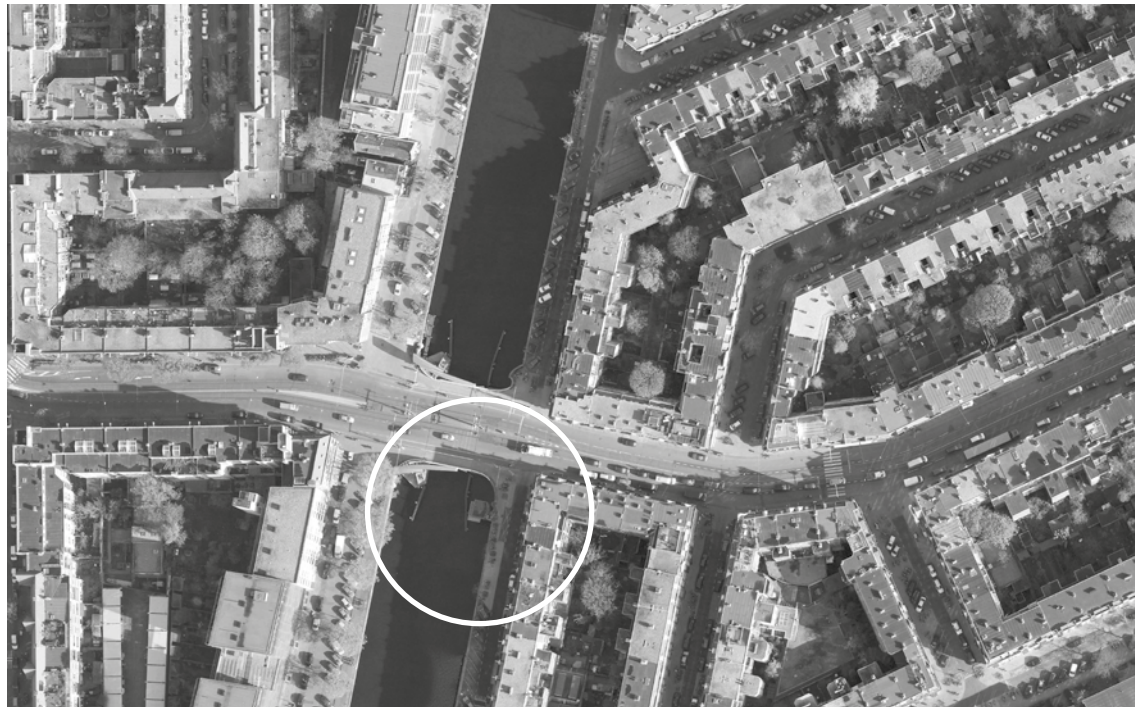
De brugwachterspost met uitkijkende brugwachters (2009)
The bridge operator station with bridge operators on the look-out (2009)

The huge, eye-catching Oosterdoks house, designed by the architectural firm Kerste-Meijer, stands between the distinctive swing bridge Oosterdoksdraaibrug and the Langedoksbrug. Its central position in the water gives the bridgmaster a clear view across the busy waters of Oosterdok. The rectangular control building is set on a glass base, hence it appears to hover above the water. The elevations are clad with titanium sheets. The building's long sides are provided with narrow horizontal strip windows with orange-brown window frames. Both end elevations are entirely of glass, affording a maximum view. The amply projecting roof shields the bridge operator from direct sunlight. The steps in the glass base also have a structural function. The entire structure stands on a massive basement containing the rest of the programme, including a kitchen, toilets and showers.

The Oosterdoks house is an important harbour office, similar to the Westerkeer house (B346) and the Kortjewants house (B487).

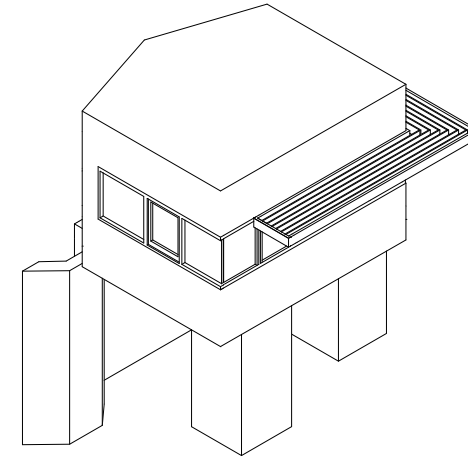
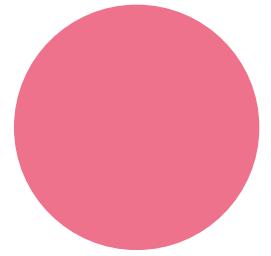


ZEILSTRAATBRUG



B348

26



Architect:
Kerste-Meijer

Jaar:
2007

Locatie:
Zeilstraat - Schinkel

Type brug:
Ophaalbrug

Architectuurstijl:
Hedendaags

Kenmerken:
Geprefabriceerde houten doos
met gevelbekleding van
keramische tegels

Architect:
Kerste-Meijer

Year:
2007

Location:
Zeilstraat - Schinkel

Bridge type:
Drawbridge

Architectural style:
Contemporary

Characteristics:
Prefabricated wooden box with
ceramic tile cladding



Massale belangstelling bij de officiële ingebruikname van de nieuwe Zeilstraatbrug (1927)
Massive interest at the official opening of the new Zeilstraatbrug (1927)

Op de plek van het Zeilstraathuisje hebben door de jaren heen verschillende brugwachtershuisjes gestaan. Het oorspronkelijke huisje van Piet Kramer is in 1966 gesloopt. Het fraaie bakstenen bouwwerkje moest plaatsmaken voor een modern, doosvormig huisje van Dirk Sterenberg, dat grote gelijkenis vertoonde met het Theophile de Bockhuisje (B360). Ook deze brugwachterspost was geen lang leven beschoren en werd in 1995 gesloopt; slechts de betonnen fundering bleef staan.

Het architectenbureau Kerste-Meijer, van onder meer het Westerkehruisje (B346) en het Oosterdokhuisje (B2250), kreeg in 2007 de opdracht voor het ontwerp van een nieuwe brug en een brughuisje. Het brughuisje is, net als het exemplaar van Sterenberg, een doosje op een paal, maar nu bekleed met keramische tegels. De donkergrijze tegels staan in een warm contrast met de oranjebruine kozijnen van het lintvenster dat zich over drie gevels uitspreidt. Ook is een opvallende zonwering geplaatst.



Brugwachter aan het werk (1997)
Bridge operator at work (1997)



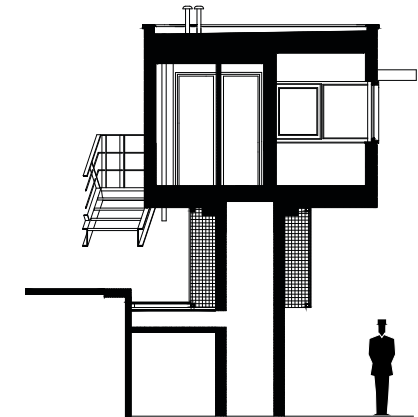
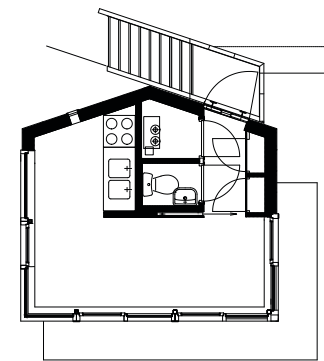
Een boot passeert het brugwachtershuis van P.L. Kramer (ca. 1930)
A boat passes the bridge house by P. L. Kramer (ca. 1930)



Brugwachters op de Zeilstraatbrug over de Schinkel (ca. 1930)
Bridge operators on Zeilstraatbrug over the Schinkel (ca. 1930)



Het hartvormige brughuis van P.L. Kramer, geheel in Amsterdamse School stijl (ca. 1930)
The heart-shaped bridge house by P.L. Kramer, entirely in Amsterdam School style (ca. 1930)



Various bridge control buildings have stood on the site of the Zeilstraat house over the years. The original building by Piet Kramer was demolished in 1966. This handsome brick structure was replaced by a modern, box-shaped building by Dirk Sterenberg, which was very similar to the Theophile de Bock house (B360). Sterenberg's building was partially demolished in 1995, leaving only the concrete foundations.

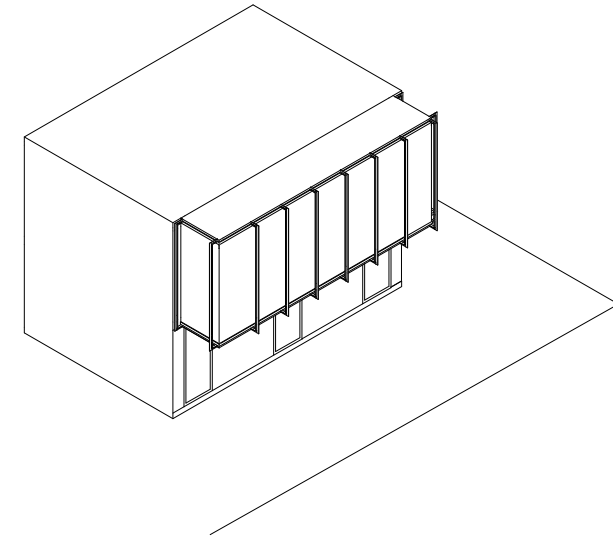
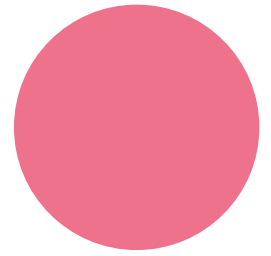
The architectural firm Kerste-Meijer, who also designed the Westerkeer house (B346) and the Oosterdok house (B2250), was commissioned in 2007 to design a new bridge and bridge control building. Like Sterenberg's building, this building is a box on a pile, but it is clad with ceramic tiles. The dark grey tiles contrast pleasingly with the orange-brown window frames of the ribbon window that extends over three of the elevations. There is also an eye-catching sun awning.

HAVENEILAND



B2023

27



Architect:
Quist Wintermans

Jaar:
2009

Locatie:
Bert Haanstrakade

Type brug:
Sluis

Architectuurstijl:
Hedendaags

Kenmerken:
Betonconstructie
Baksteengevels
Stalen raamwerk met lamellen

Architect:
Quist Wintermans

Year:
2009

Location:
Bert Haanstrakade

Bridge type:
Lock

Architectural style:
Contemporary

Characteristics:
Concrete structure
Brick elevations
Steel window frames with louvres

IJburg is gebouwd op een reeks aangeplempte eilanden, hierdoor zijn in deze recente stadsuitbreiding een groot aantal bruggen te vinden. Bijzonder is dat de bruggen op IJburg niet zijn ontworpen door een gemeentelijke dienst maar door zelfstandig werkende architecten, zoals Nicholas Grimshaw, Benthem Crouwel en Meyer en Van Schooten. Architectenbureau Quist Wintermans ontwierp naast enkele bruggen ook de brugbedieningspost op het Haveneiland. Vanaf deze post aan de Bert Haanstrakade worden álle bruggen en sluisen van IJburg bediend.

In het huisje staat een groot bedieningspaneel van waarachter de brugwachter via videoschermen zicht heeft op de te bedienen objecten. Bovendien is het huisje uitgerust met een moderne geluidsinstallatie voor het aansturen en beluisteren van het land- en scheepvaartverkeer. De bedieningspost vertolkt met deze technische snufjes de toekomst van het brugwachterschap.



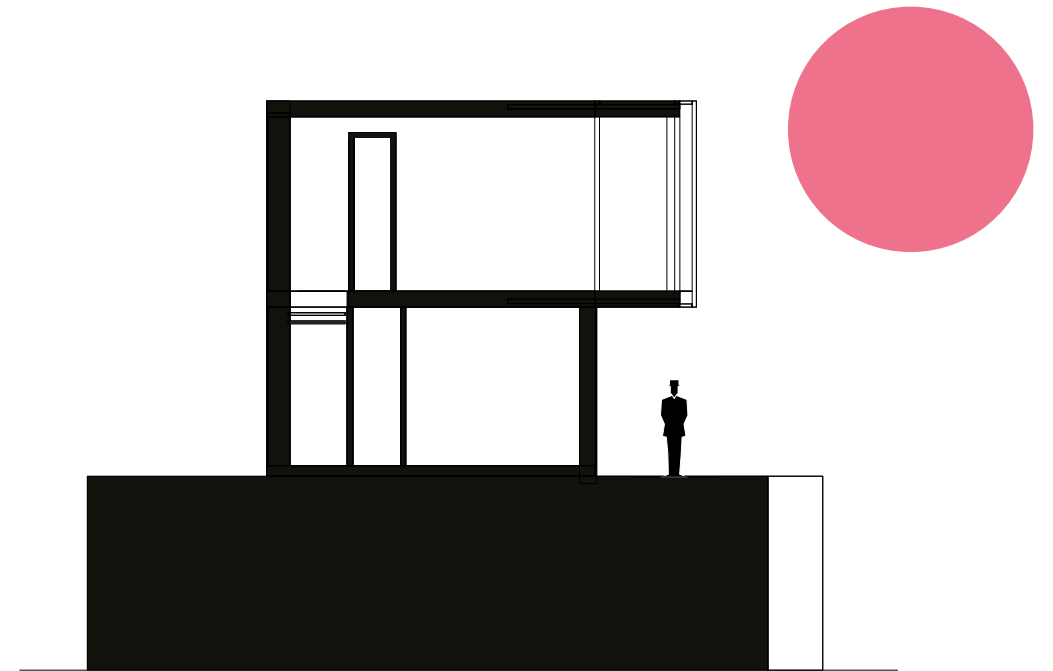
Bouwwerkers op de westelijke kademuur van de haven op het Haveneiland (2006)
Construction workers on the western wall of the harbour at Haveneiland (2006)



De brug bij de sluis aan de Krijn Taconiskade wordt voor de eerste keer geopend (2009)
The bridge next to the lock at Krijn Taconiskade is opened for the first time (2009)

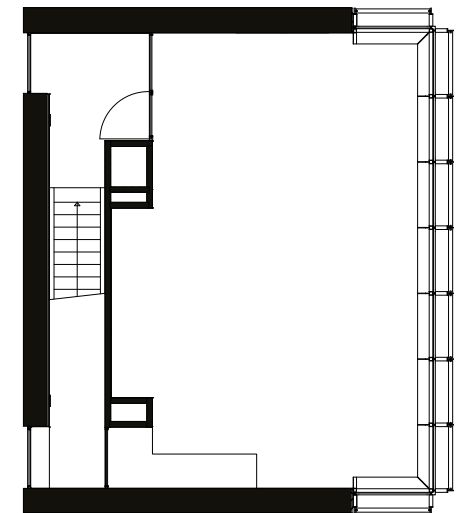


Luchtfoto van het Haveneiland in aanbouw (2003)
Aerial view of Haveneiland under construction (2003)



Because IJburg, Amsterdam's most recent expansion area, is built on a series of artificial islands there are a large number of bridges here. Striking about this design is that the bridges on IJburg were designed not by the municipal department but independent architectural offices, including Nicholas Grimshaw, Benthem Crouwel and Meyer and Van Schooten. In addition to several bridges, the architectural firm Quist Wintermans also designed the bridge control building on Haveneiland. All of the bridges and locks on IJburg are operated from this building on Bert Haanstrakade.

The building contains a large control panel, from which the bridgmaster has a view of the bridges and locks via video screens. Moreover, the building is equipped with a modern public address system for communicating with land and water traffic. With such technical devices, the building represents the future of bridge control.



Publikatie/Publication
space&matter Sweets

Tentoonstellingshandboek
Uitgegeven ter gelegenheid van de
tentoonstelling Sweets in Arcam
Exhibition handbook
Published in occasion of the exhibition
Sweets in Arcam

7 juni 2013 - 21 september 2013

ISBN: 978-90-820543-1-6

Sweets is mogelijk gemaakt door / Sweets
is made possible by:



stimuleringsfonds
creatieve industrie



space&matter

Curator/Curator:
Space&matter

Redactie/Edited by:
Sascha Glasl
Tjeerd Haccou
Sven Hoogerheide
Marthijn Pool

Tekst/Text:
Errik Buursink
Sven Hoogerheide
Maarten Kloos,
Renate van Schaik
Dave Wendt

Vertaling/Translation:
Jane Zuyl-Moores

Grafisch ontwerp/Graphic design:
Stout/Kramer

Fotografie/Photography:
Dieuwertje Komen

Drukwerk/Print:
Zwaan Printmedia

Uitgever/Publisher:
ARCAM, Architectuurcentrum Amsterdam

Met dank aan/Special thanks to:

Sarah Becchio
Alberto Beltrame
Rogier van den Brink
DIVV
Willem van Es
Frantzen R&O
Frederica Heimler
Yvonne de Korte
Beata Labuhn
Martin Los
Kaita Shinagawa
Frank Smit
Waternet
Martijn van Wijk

© 2013 space&matter, Amsterdam
Behoudens de in of krachtens de
Auteurswet van 1912 gestelde uitzonde-
ringen mag niets uit deze uitgave worden
verveelvoudigd, opgeslagen in een
geautomatiseerd gegevensbestand,
of openbaar gemaakt, in enige vorm of
op enige wijze, hetzij elektronisch,
mechanisch door fotokopieën, opnamen of
enig andere manier, zonder voorafgaande
schriftelijke toestemming van de uitgever.
Voor zover het maken van kopieën uit deze
uitgave is toegestaan op grond van
artikelen 16h t/m 16m Auteurswet 1912 jo.
besluit van 27 november 2002, Stb 575,
dient men de daarvoor wettelijk
verschuldigde vergoeding te voldoen aan
de Stichting Reprerecht te Hoofddorp
(postbus 3060, 2130 kb, www.reprorecht.
nl) of contact op te nemen met de uitgever
voor het treffen van een rechtstreekse
regeling in de zin van art. 16l, vijfde lid,
Auteurswet 1912. Voor het overnemen
van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloem-
-lezingen, readers en andere compilatie-
werken (artikel 16, Auteurswet 1912) kan
men zich wenden tot de Stichting pro
(Stichting Publicatie- en Reproductie-
rechten, postbus 3060, 2130 kb Hoofddorp,
www.cedar.nl/pro).

No part of this book may be reproduced in
any way whatsoever without the written
permission of the publisher.

ARCAM voedt en stimuleert het denken
over architectuur en stedenbouw in
Amsterdam en wisselt op alle niveaus
informatie uit. ARCAM organiseert
exposities, lezingen en discussies over
actuele thema's, en bijzondere program-
ma's tijdens de Museumnacht en de Dag
van de Architectuur Amsterdam. ARCAM
geeft boeken en architectuurkaarten uit
en ontwikkelt educatieve projecten.
www.arcam.nl

