

het gevecht om de Magererebrug



De afbeeldingen in dit boekje komen uit de Beeldbank van het Stadsarchief Amsterdam, tenzij anders aangegeven



Brug nr.242, de Kerkstraatbrug alias de Magerebrug op een gravure van Daniël Stoopendaal van begin 18^e eeuw. Een houten brug op twaalf jukken met een enkele wip, dermate smal dat eigenlijk alleen voetgangers er gebruik van konden maken. Tot de bouw van de brug werd besloten in 1671 maar het duurde ongeveer 20 jaar eer er gebruik van gemaakt kon worden. Hoe vaak de brug daarna gerepareerd dan wel vervangen is, zal wel altijd duister blijven. Wel

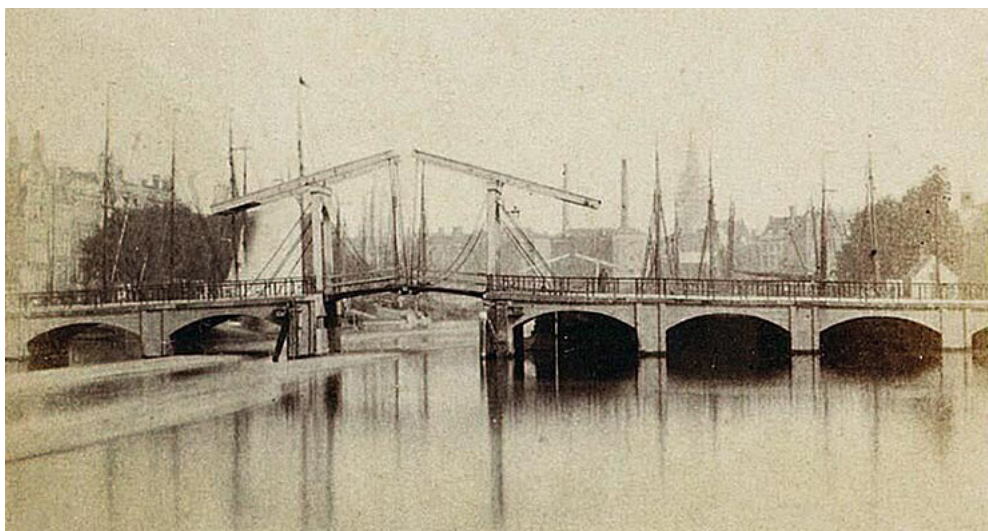
is bekend dat in 1772 de doorvaart verbeterde door een dubbele wip te maken. De eerste gedocumenteerde sloep en herbouw is van 1871 toen de brug naar ontwerp van Ir. Wichert de Graaf van Publieke Werken werd herbouwd in de vorm zoals we die vandaag kennen. In 1928 was die brug zo bouwvallig geworden dat tot afbraak en herbouw besloten werd. In 1929 maakte Piet Kramer, in dienst van PW, ontwerpen voor een stenen brug met basculeklappen...



Het is altijd wat vaag gebleven of er in 1671 een noodbrug is geslagen of dat de brug inderdaad pas in 1691 klaar was. Deze laatste was de brug zoals op de gravure op pag.2 is afgebeeld, met 12 jukken met 13 tussenruimtes waarvan twee maal twee aan de oever dichtgezet waren en die als opbergruimte verhuurd werden.

De overige 9 waren doorvaarten. De tekeningen en allervroegste foto's van de Amstel laten zien dat ook al de jukkenbrug na 1840-'50 dichtgezet werd met planken om meer op een welfbrug te lijken. Ook geven tekeningen aanleiding te geloven dat ook koetsjes gebruik maakten van de brug.

De brug van Ir. Wichert de Graaf van 1871 telde in het geheel 8 driedubbel uitgevoerde jukken met 9 doorvaarten die elk gedeeltelijk dichtgezet waren op dezelfde manier als de oude brug.



De Magere Brug loopt gevaar!

Er is hier sprake van de oude, bijzonder schilderachtige brug over den Amstel die ongeveer ter hoogte van het circus Carré de rivier overspant en de beide deelen van de zeer lange Kerkstraat verbindt.

Die straat draagt van ouds dien naam en zij heette aan den overkant van den Amstel, vroeger Joden-, en nu reeds zeer langen tijd Nieuwe Kerkstraat. Dit verklaart waarom zij in een lang gedicht van 1884 wordt toegesproken als het „mager koppelteken, dat 't Joodsch kwartier verbindt aan 't Christendeel der stad”.

De Magere Brug met haar sierlijke wippen heeft altijd haar oude karakter bewaard en zij doet zeer mooi en pittoresk aan van de Hooge sluis gezien tegen den achtergrond, waarin de slanke toren van de Zuiderkerk zich verheft. Ondanks alle gebouwen van den nieuweren tijd is dit stadsgezicht sedert de 17e eeuw nagenoeg ongerept gebleven en dat is vooral aan de Magere Brug te danken. Bij sommige gelegenheden, laatst nog gedurende de Olympische spelen, is deze brug met duizenden elektrische lampjes versierd waarbij het mooie lijnenspel van den oud-Hollandsche bruggenbouw duidelijk sprak. Gedurende de avondversiering hebben de feestgangers niet verzuimd om in menigte daarnaar te gaan kijken.

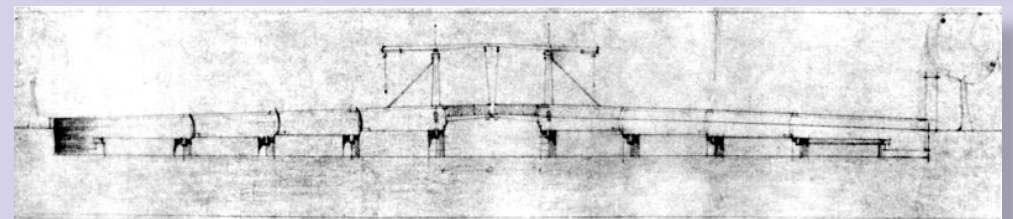
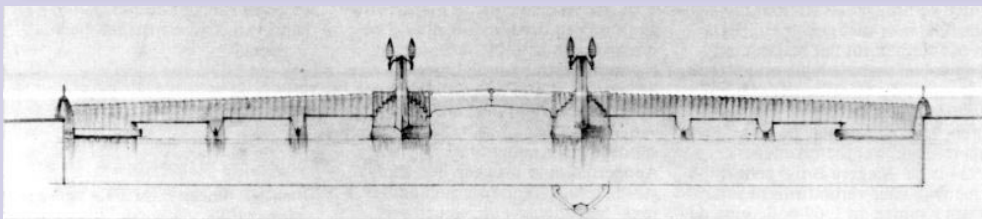
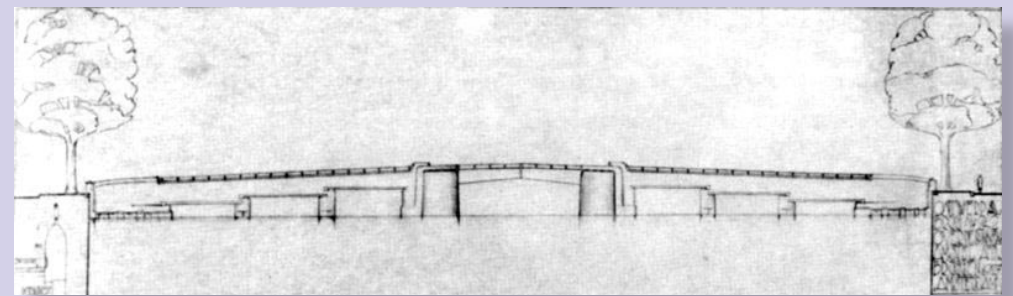
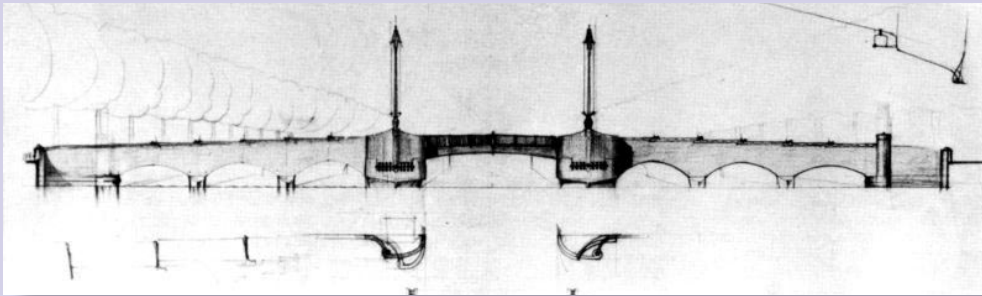
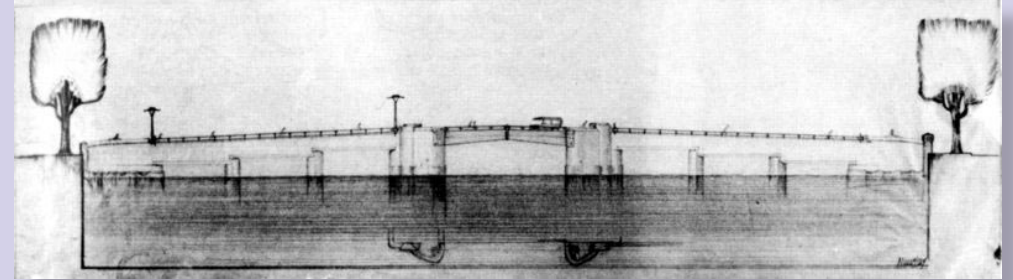
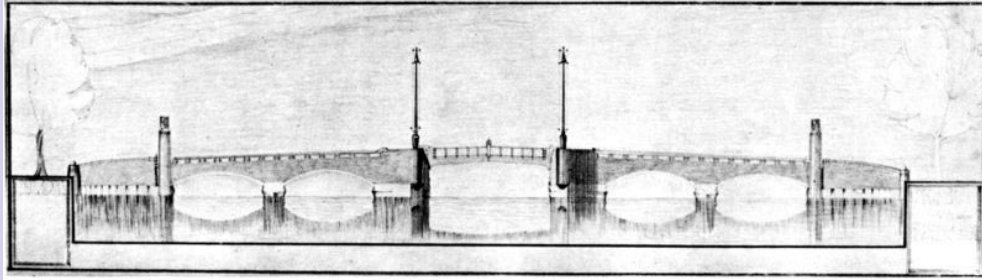
Het wis al lang bekend dat de geheel houten brug zou moeten verdwijnen om te beantwoorden aan de moderne eischen van het verkeer. Zij is hopeloos bouwvallig geworden en kan niet meer

De Sumatra Post 10-05-1929

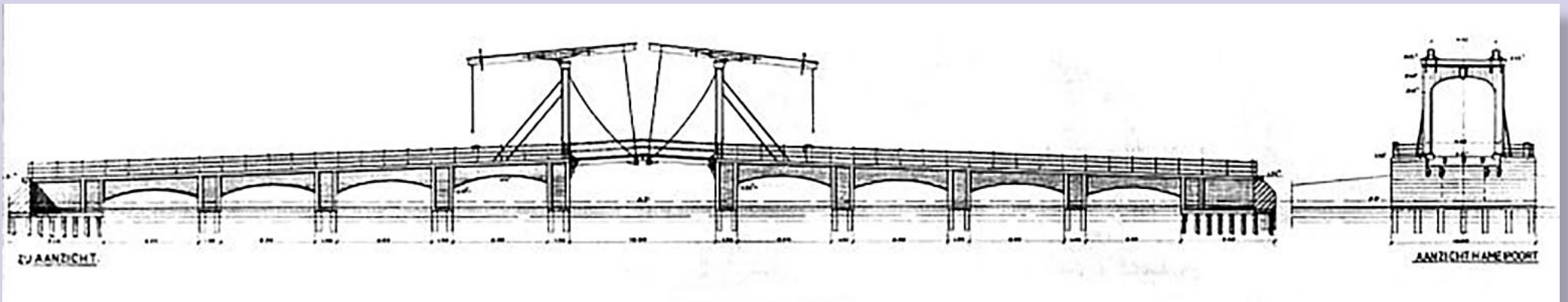
worden opgelapt. Het zou wel mogelijk zijn om de geheele brug weer in hout na te maken, maar het ergste is dat zij dan toch niet meer zou kunnen dienen voor het drukte verkeer van de groote vrachtauto's. De beide vaste deelen aan weerszijden hebben een breedte van iets meer dan 8 meter, maar het midden niet meer dan 3½ meter. Daar kunnen twee auto's elkander dus niet passeeren. Aangezien het houtwerk er uiterlijk nog wel betrouwbaar uitziet, maar in werkelijkheid vermolmd en wrak is, wordt het gevaar steeds grooter dat een zware auto letterlijk door de brug heenvalt en in den Amstel terecht komt.

Dit alles is op het Stadhuis ernstig overwogen en de toestand wordt zoo urgent geacht dat “de Magere” plotseling voor het heele verkeer is afgesloten. Dit is voor de bewoners van de beide oevers uiterst lastig, want zij zijn verplicht een grooten omweg te maken om aan de overkant te komen, en hetzelfde geldt niet minder van het verkeer per as.

Het geval geeft aanleiding tot een strijd tusschen alle oudheidkundigen, die de brug liefst zooveel mogelijk in den bekenden vorm willen terugzien, en aan de anderen kant de stadsingenieurs en andere technici die de voorkeur geven aan een moderne overbrugging, welke aan alle eischen bepaaldelijk van het autoverkeer kan voldoen. Wat het zwaarste is, moet het zwaarste wegen en zoo zal het er wel op uitloopen, dat het „mager koppelteken” zal worden opgeruimd en door een vlakke nieuwe brug worden vervangen zonder ouderwetsche wippen.



Zeven van de in totaal elf ontwerpen van Piet Kramer voor een nieuwe Magerebrug; na ontwerp 8 gooide hij de handdoek in de ring een kerde terug naar de dubbele wipbrug





Nieuwbouw 1929-1934

- ▼ *De brug van 1871 wordt gesloopt nadat eerst een noodbrug is gelegd; de hameien zijn vervangen door een enkele wip van staal*
- ◀ *De constructie van de noodbrug, waarna de stalen wip op de noodbrug wordt gezet*
- ▼ *Het plaatsen van de eerste nieuwe hamei*
- ▶ *Het plaatsen van de nieuwe klappen*





Het gevecht om de Magere Brug

Houten bruggen slijten snel. De gemiddelde levensduur ligt tussen 40 en 50 jaar, waarna vooral de bewegende delen gerepareerd of vervangen moeten worden. De brug werd in het verleden dus al vaak opgeknapt en herbouwd. In 1925 wilde Publieke Werken de karakteristieke brug door een moderne brug vervangen, die het toenemende autoverkeer zou kunnen weerstaan. Zo ontstond in de jaren 1928-'29 het gevecht om de Magere Brug tussen Publieke Werken en de Schoonheidscommissie. De Schoonheidscommissie

- ▲ *Door de gevaarlijke toestand van de dubbele wip werd die eerst gesloopt en vervangen door een enkele stalen wip*
- ▶ *Na de bouw van de noodbrug werd die tijdelijke stalen wip verplaatst van de Magerebrug naar de noodbrug, waarop de sloop van de Magerebrug volgde*

won, maar niet zonder doorslaggevende steun van de Gemeenteraad. Liefhebbers van het stedenschoon zoals Justus van Maurik en Henry Polak hadden vooraf een duit in het zakje gedaan: renoveren! Ook kranten en tijdschriften deden van zich spreken.

In 1934 werd de brug in de stijl zoals Ir. De Graaf die in 1871 gebouwd had, vernieuwd onder leiding van de bruggenbouwer bij PW: Piet Kramer. De brug werd wel breder en steviger; ze kon vijf ton aan belasting hebben en jarenlang reden er inderdaad auto's en andere zware voertuigen over de brug. Om dit voor elkaar te krijgen was in de kern van al dat hout een sterke staalconstructie verborgen. De hameien die aan beide zijden van de doorvaart de bewegende constructies moeten 'dragen' werden voorgefabriceerd en als een geheel geplaatst.





1934/1969

- ▶ *De in 1871 herbouwde brug hier op een foto van Andreas Rooswinkel uit ±1884; dit was de brug die gesloopt en herbouwd werd*
- ◀ *Paard en wagen over de brug rond 1930*
- ▶ *De brug in 1951 met een aanzienlijk smalere beplanking, die tussentijds al een keer vervangen was*
- ▶ *Een schilderbeurt in 1953, een regelmatig terugkerend iets als de brug mooi wit moet blijven stralen*



1969

Hoewel iedereen z'n best ook had gedaan om de Magerebrug zo optimaal mogelijk te reconstrueren, ook de brug van 1934 had een beperkt leven. In 1969, na zo'n 45 jaar, werd de brug opnieuw onder handen genomen. Bij uitvoerig onderzoek bleek dat de beweegbare delen niet meer bedrijfszeker waren. Houtrot was nog steeds de grootste vijand van de brug en deze keer werden de bewegende delen van de brug uitgevoerd in de tropische houtsoort azobé. Ook nu weer was dat alleen voor de sier en bevond zich in de kern een zware staalconstructie. De nieuwe delen werden in



een loods aan de Spaklerweg vervaardigd, voordat ze over de Amstel naar de brug werden getransporteerd. Het werk werd uitgevoerd door aannemer Braam, die even daarvoor de dubbele ophaalbrug langs de Bosbaan had vernieuwd. Speciaal voor dit soort klussen had Braam specialisten in dienst genomen, o.a. voor de verwerking van tropisch hardhout. Brugklappen, hameien en balansen werden gedemonteerd en op de Spaklerweg vernieuwd waar nodig. De brug was al die tijd voor alle verkeer afgesloten, inclusief voetgangers.





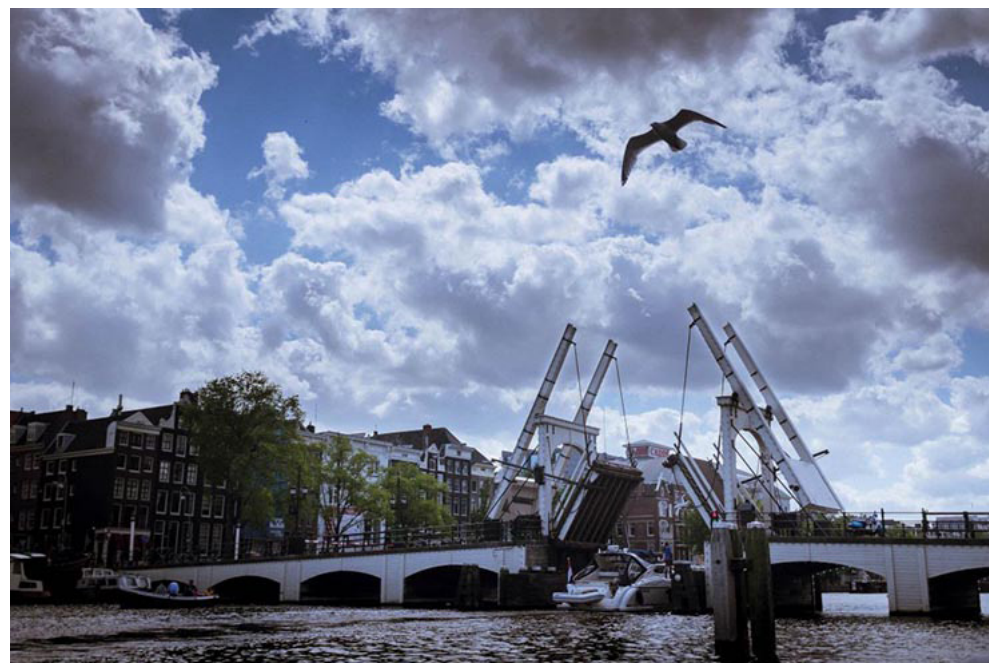
1994

Tot 1994 werd de brug door de twee brugwachters met de hand geopend en gesloten; men trok aan de haalketting, en remde vervolgens de balans af. Als de brug open moest kwam van beide kanten een brugwachter aanhollen om hem handmatig te openen. Het sluiten van de brug vereiste een zekere mate van synchronisatie, want beide brugdelen moesten tegelijkertijd tegen elkaar komen.

- ▲ *Tot 1994 werd de brug handmatig bediend, tot de ARBO-wet decreeteerde dat dit te gevaarlijk was en dat de brug geautomatiseerd moest worden*
- ▶ *Jarenlang werd de brug op afstand bediend maar sinds recent moet er een 06-nummer gebeld worden en dan komt een brugwachter op de fiets aangesneld en dat ook alleen maar voor de beroepsvaart (foto: © Erwin Verbruggen)*

Beide brugwachters gaven dus een duw tegen de tegengewichten. De enige manier om de snelheid van de bewegende brugdelen te regelen was op het wegdek te staan en zo door eigen lichaamsgewicht balans te regelen. Een dergelijke werkwijze werd door de arbeidsinspectie als te gevaarlijk beoordeeld. Immers, als er bij het afremmen van het tegengewicht met de hand plotseling een windvlaag kwam, kon de hand van de brugwachter verbrijzeld worden. Sluiten was ook niet zonder risico, want men moest op het neergaande brugdeel balanceren. Op aandringen van de arbeidsinspectie (ARBO) werd de brug gemechaniseerd en geautomatiseerd.

Sinds 2003 mogen alleen fietsers en voetgangers over de brug en in 2010 werd de brug weer gerenoveerd. Ondanks het gebruik van azobéhout leed de brug na 40 jaar toch weer onder houtrot.



Deze geschiedenis van de Magerebrug heeft gevolgen gehad voor het stedelijk landschap. Dat de brug zijn vertrouwde uiterlijk mocht behouden en niet het veld hoefde te ruimen voor een stenen exemplaar zorgde er voor dat een aantal andere wipbruggen in de stad door renovatie behouden bleven. Ook werden een aantal die al vervangen waren door een stalen wip vervangen door replica's van hun voorganger. We noemen er een paar...

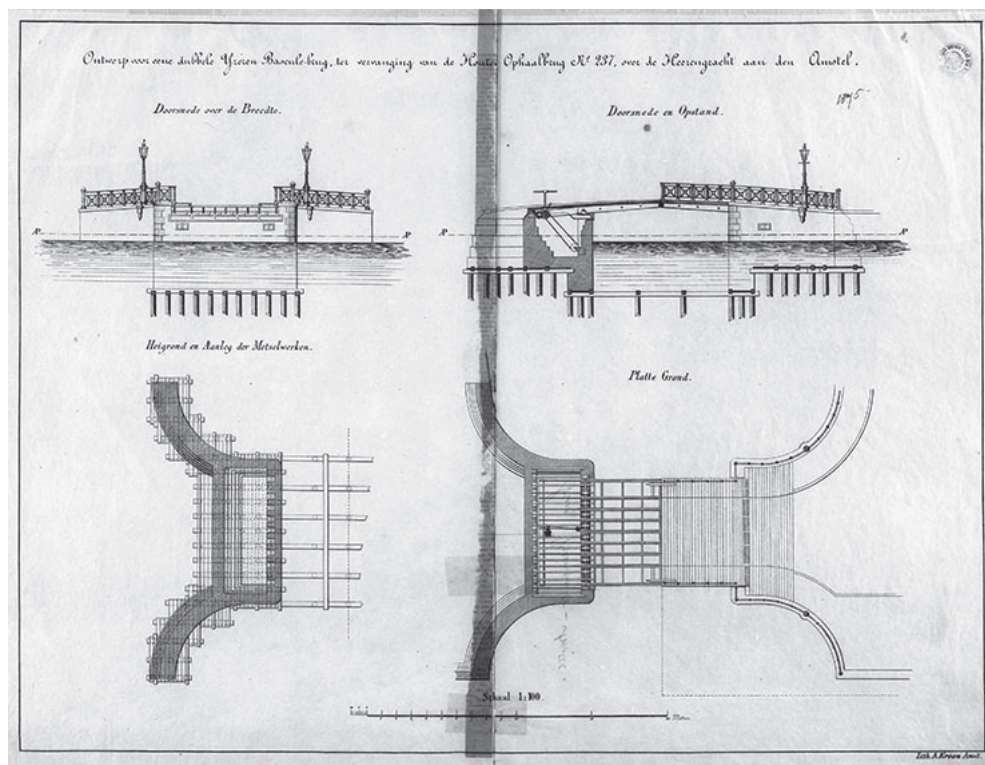
Sloterdijkerbrug (#321)

In 1952 werd een geheel nieuwe brug neergelegd naar een model uit 1881. Het scheelde een haartje of de brug was vervangen door een vaste brug. De toenmalige baas van de Publieke Werken, Ir. Gerrit



Feiko Janssonius, heeft zich toen ingezet voor het behoud van deze brug. Ook hier werd azobé-hout gebruikt. Een veerpontje verzorgde tijdens het herstel de oeververbinding. Ondanks regelmatig onderhoud heeft de brug door veel te zwaar vrachtverkeer i.v.m. de sanering en renovatie van de buurt zo te lijden gehad, dat er niet gekozen is voor weer een nieuwe brug maar voor het vastzetten van de klappen zodat de Sloterdijkerbrug nu een vaste brug is geworden. Als u de indruk krijgt dat de brug gespalkt is..., u zit er niet ver naast.

- ▲ *Recente foto van de brug (foto: amsterdamopdekaart.nl met bouwtekening 1881)*
- ◀ *Deze foto uit 1937 laat zien dat de Sloterdijkerbrug altijd een dubbele houten wipbrug was; in plaats van een goedkope vaste brug (zoals de Galgenbrug) kreeg de brug zijn oude gedaante terug*



Walther Süskindbrug (#237)

Deze brug is pas beweegbaar sinds 1874 toen de Nieuwe Herengracht geschikt gemaakt werd voor schepen 'met staande mast'. Daarvoor was het een vaste houten brug op jukken. Die werd vervangen door een ijzeren basculebrug die in 1922 weer vervangen werd door een stalen wipbrug (foto rechtsboven). In de periode 1969-'72 verving PW deze door een dubbele houten wipbrug naar het voorbeeld van de Sloterdijkerbrug en weer was het Ir. Janssonius die zich inzette

- ▲ *Het beweegbaar maken van de vaste brug over de Nieuwe Herengracht was nodig toen rond 1875 deze gracht geschikt werd voor beroepsvaart tussen Amstel en IJ*
- *De stalen wipbrug van 1922 is een ontwerp van Ir. Wichert de Graaf van PW*

voor deze verrijking van het aanzien van de Amstel. Door gebrekkige staat van de brug was deze tussen 1962 en '72 afgesloten geweest voor alle gebruikers en voor voetgangers was er een noodbrug,



iets verder op de gracht. Bij de Walther Süskindbrug was er meer dan een stalen constructie te verbergen achter planken; beide landhoofden zijn van beton dat gecamoufleerd is. In 2022 is de hele bovenbouw nog eens vernieuwd.





De reacties op de bouw danwel reconstructie van de voorgaande bruggen was aanleiding voor verdere vervangingen. In de 80-er jaren van de vorige eeuw werden op de Westelijke Eilanden – behalve de Sloterdijkerbrug – nog twee van oorsprong dubbele wip-

bruggen gereconstrueerd. Die waren allebei al eens vervangen door stalen wipbruggen maar werden nu volgens het recept van de Süskindbrug herbouwd. Foto's van Jacob Olie, die op de Zandhoek had gewoond en gefotografeerd, lieten zien hoe het moest.

Zandhoeksbrug (#316)



Over de Realen-gracht ligt sinds de aanleg van van de Westelijke Eilanden een ophaalbrug tussen het Bickers-eiland en het Realeneiland, die naar de kade (Zandhoek) langs de kop van dat laatste eiland is ge-



noemd. Die werd in 1895 vervangen door een stalen exemplaar dat geacht werd langer mee te gaan. Dat viel tegen; in 1930 moest de brug vervangen worden en had zelfs een kortere levensduur gekend dan het gemiddelde houten exemplaar. De brug werd sterker uitgevoerd om een belasting tot 5,5 ton aan te kunnen. Toch zakte in 1953 een vrachtauto door het brugdek, beladen met 20 ton ijzer. De chauffeur had de waarschuwingsborden genegeerd. In 1974 besloot PW dat de brug vervangen zou worden door opnieuw een dubbele houten wipbrug. Dat duurde toch nog negen jaar.

- ▲ *De nieuwe Zandhoeksbrug (1983) (foto: ©Akbar Simonse)*
- ▀ *Dezelfde brug in hout, gefotografeerd door Jacob Olie vlak voor de vervanging*
- ◀ *De stalen versie van de Zandhoeksbrug die er van 1895 tot 1930 lag en toen vervangen moest worden door weer een stalen brug*



Petemayenbrug (#317)

De geschiedenis van deze brug volgt die van de Zandhoeksbrug letterlijk op de voet. In 1897, twee jaar na de zusterbrug, werd de oude dubbele houten wipbrug vervangen door een stalen versie. De brug ligt over de Zoutkeetsbrug en verbindt het Realeneiland met het eind van de Schans bij het bolwerk Blauwhoofd. Omdat hier veel minder zwaar verkeer kwam, bleven de calamiteiten als bij de Zandhoeksbrug achterwege. In 1930 werd ook deze brug versterkt zodat ze een belasting van 5,5 ton kon doorstaan. In de plannen

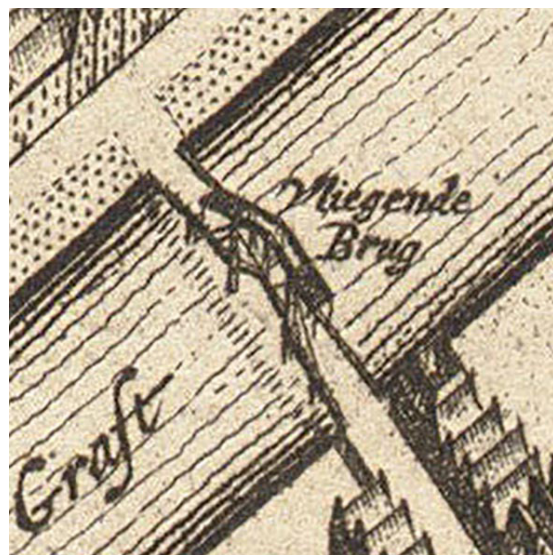
- ▲ *Jacob Olie legde de Petemayenbrug vast in 1862*
- ▼ *De stalen versie lag er van 1897 tot ongeveer 1985 (foto: Studio Koning)*
- ▶ *Een recente foto van de gereconstrueerde Petemayenbrug (foto: Cees Camel)*

voor reconstructie van de houten bruggen op de Eilanden werd ook de Petemayenbrug meegenomen. Eind 1985 werd de brug 'geopend' maar de afwerking nam tot 1987 in beslag. Anders dan bij de Magerebrug zijn de ha-meien van deze bruggen nog wel van massief hout; alleen brugdek en balansen zijn met stalen balken verstevigd. De landhoofden zijn ook hier van beton.



Drieharingenbrug (#320)

Nu komen we aan de laatste houten brug op de Westelijke Eilanden, de Drieharingenbrug. Dat is een bijzonder geval. Tot het Westerdok een feit werd, was er veel scheepvaartverkeer in de Realengracht en de klassieke dubbele wipbrug die hier toen lag heette de Vliegendebrug. Algemeen wordt aangenomen dat de brug die naam dankte aan de snelheid waarmee ze de weg vrijmaakte



voor passerende schepen, namelijk 'vliegensvlug'. Toen dat verkeer medio 19^e eeuw minder werd verving men de brug in 1859 door een vlotbrug met lange 'aanbruggen' en alleen begaanbaar voor voetgangers. De volksmond vond er een nieuwe naam voor: de Kippenbrug. In 1922 werd de vlotbrug weggehaald, de overspanning gedekt met stalen liggers waarna het brugdek via trapjes beklommen werd, nog steeds alleen door voetgangers.

Bij het plannen maken voor de reconstructie van de bruggen op de Eilanden bedachten men voor deze brug iets bijzonders, geboren uit de beslissing haar blijvend uit te voeren als voetgangersbrug. De altijd al smalle brug werd nog smaller en bediend door een enkele balans(-priem), een zeer on-Amsterdams type. De nieuwe benaming werd ontleend aan de naam van het pand dat direct aan het landhoofd staat en dat *de Drie Haringen* heet.



- ▲ *De nieuwe Drieharingenbrug in 2017 (foto: Alf van Beem)*
- ▣ *Stadsplattegrond (detail) met Vliegendebrug over Realengracht (1728)*
- ◀ *De Kippenbrug lag hier van 1894 tot 1922 toen de vlotbrug vervangen werd door een verhoogd wegdek op vaste liggers.*

De topografische bijzonderheden van Amsterdams ontwikkeling

Middeleeuws Amsterdam

- De cope-ontginning van Amstelland
- Poerte ende Vrihede van Amstelredamme
- De eerste 300 jaar in het bestaan van Amsterdam
- Stadspoorten op de Nieuwendijk
- Is de Nieuwezijds wel gegraven?
- De kop van de Nieuwendijk, een 14^e-eeuwse stadsuitbreiding
- De Boerenwetering en zijn loop door Amsterdam
- Hoe oud is het Damrak als kade langs de Amstel?
- Middeleeuwse kloosters van Amsterdam
- Het Sint Anthonius gasthuis (Leprozenhuis)
- * Het Leprozenhuis te Amsterdam, I. H. van Eeghen 1955
- Het Kartuizerklooster Sint Andries ter Zaliger Haven
- In den Uutersten Nesse bider Amstel; Kloosters en Binnengasthuis
- De metamorfose van die Plaetse tot de Dam
- Amsterdam, van Heren, van bisschoppen en van graven
- Amsterdam, van Hoeken en Kabeljauwen
- Pacificatie, Satisfactie & Alteratie
- Schuilkerken in Amsterdam, Anneke Huijser
- Het Papeneiland

Amsterdams nijverheid, handel en transport

- Markten van Amsterdam (locaties door de eeuwen gevolgd)
- * Botermarkt en Kaasplein, Dr. A. Halberstadt 1910
- Beurtvaarders, trekschuiten en overzetveren
- Middeleeuwse bierbrouwerijen in Amsterdam
- Vroege industriegebieden: Stadsrietlanden, Zaagmolensloot, Mennonietensloot, Overtoomsevaart, Kwakerspoel en Zaagmolenbuurt
- * Molens in Stadsrietlanden, Mr. J. H. van den Hoek Ostende
- * Het einde van de korenmolens op de bolwerken aan de Singelgracht, Mr. J.H. van den Hoek Ostende, 1972
- * Precario en Windgeld, Mr. J.H. van den Hoek Ostende, 1969
- Geschiedenis van Rederij J.H. Bergmann
- Geschiedenis van Rederij Boekel

○ = elders in de lijst ook al genoemd * = ondersteunend artikel van andere auteur

- Geschiedenis van het Leidseplein en Hirsch & Cie
- De geschiedenis van de Haarlemse tram (NZH)
- De geschiedenis van de Waterlandse tram (NHTM)
- Straattypen en standwerkers
- Straathandel
- Stadschroniqueurs in de 17^e en 18^e eeuw
- Topografische tekenaars in Amsterdam
- Topografische fotografen in Amsterdam
- Amsterdamse architecten
- Wereldtentoonstelling van 1883
- Samuel Sarphati, visionair en entrepreneur
- Casino, Muis Sacrum en Huize Bob
- Van Liesveldsche Bijbel tot Beursplein 5: Bible Hotel
- Brouwerij De Hooiberg & Die Port van Cleve
- Nederlandsche Scheepbouw Maatschappij
- Pleisterbeeldengierter Carel Sartori, Anneke Huijser

Amsterdam havenstad

- Zeehaven in beweging, alle locaties tot WOII
- Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeneiland
- * Opkomst der Amsterdamse haven, W. H. M. de Fremery
- * Geschiedenis Amsterdamse scheepsbouw, Dr. L. van Nierop
- * Scheepsbouw te Amsterdam in vroeger eeuwen, F.G.M. Douwes
- Van Petroleumhaven tot grootste benzinehaven ter wereld

Stadsuitleg 1578-1596

- Stadsuitleg en de omringende waterschappen en gemeenten
- De Eerste en Tweede Uitleg 1578-1596
- Rembrandtplein, metamorfose van een onbedoeld plein
- Vlooienburg & Zwanenburg
- De Haarlemmerbuurt, verdeeld over 2e en 3e Uitleg
- De eerste Joodse gemeenten en hun synagogen

Stadsuitleg 1609-1700

- De Derde en Vierde Uitleg 1609-1700
- Masterplan of toeval? Over de Derde en Vierde Uitleg

- Die Verheelinghe; geschiedenis van de Leidsegracht
- De Amsterdamse schans en bolwerken
- De Trapjesschans, een nijver stukje Schans
- Geschiedenis van het Leidseplein en Hirsch & Cie
- Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeneiland
- De vijf grote wagenpleinen
- Het ontstaan van de Jordaan
- Gangen en hoven van de Jordaan
- De vertraagde bebouwing van de Driehoekstraat
- De Plantage, een geslaagde mislukking
- Amstelkerk, noodgebouw met eeuwigheidswaarde

Stadsuitleg 1877-1921

- Annexaties 1877-1921
- Huisnummering in Amsterdam (1796-1876)
- Stadsontwikkeling en de politiek
- Spaarndammerbuurt en Zeeheldenbuurt
- Van Smalle Pad tot Planciusstraat
- Het Museumkwartier en de Waskaarsenfabriek
- Stads- en Godshuispolder, een stukje Amsterdam in de polder
- De Da Costabuurt en de Réveilbeweging, Ria Scharn
- * Westerplantsoen in de Zeeheldenbuurt, A. Huyser
- * De wet kent geen steden, Drs. J. P. Janse, 1992 (annexatie Nieuwer-Amstel)
- * Dorpse straten in de stad, Ph. Spangenberg 1995-1996
- Het IJ en de IJpolder

Amsterdam-Noord

- Volewijkenlanden en Buiksloterham, de ruggegraat van Noord
- De geschiedenis van de Waterlandse tram
- Industrie Buiksloterham door Wim Huissen
- ENTOS door Wim Huissen
- ELTA door Wim Huisen
- Nederlandsche Scheepbouw Maatschappij door Ruud van der Sluis

Verkeersdoorbraken

- Damstraat-Paleisstraat 1865-1914
- Raadhuisstraat 1894-1897
- Vijzelstraat 1917-1935
- Weesperstraat 1959-1969; de Wibaut-as

Amsterdam en het water

- Amsterdams Waterstaat
- Raadselachtige waterwerken
- Sluizen, keringen en duikers in Amsterdam
- Donkeresluis
- 't IJ, van getijderekreek via waterwolf tot droogmakerij
- Van open havenfront tot Open Havenfront
- De geschiedenis van de Kostverlorenwetering en de overtoom
- Aanloop tot het Noordzeekanaal, Amsterdam op z'n smalst

Diversen

- Hoe komt de Mirakelbrug aan z'n naam?
- Remonstrantenkerk, de Rode Hoed
- Metamorfozes, wat stond hier vroeger ook alweer? Ria Scharn
- Sint Pietershal in de Nes
- Pakhuis Oostenburg, Fons Baede
- Nieuwe Doelenstraat, Robert Raat
- Regeringsjubileum Willem III in 1874, Paul Graalman
- * Ons Gouden Vondelpark, gedenkboek t.g.v. 50-jarig bestaan in 1914

Jaarboeken, enzovoort

- Index quizpagina's 2014 en later, met kleinere onderwerpen
- Jaarboek 2015, 50 opstellen over Amsterdamse items
- Jaarboek 2016, 11 opstellen, idem
- Jaarboek 2017, 6 opstellen, idem
- Jaarboek 2018, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2019, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2020, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2021, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2022, 8 opstellen, idem