

*Siersmeedwerk  
aan de bruggen  
van Amsterdam*

**A**ls we het over de bruggen in Amsterdam hebben blijkt dat meer dan 220 bruggen door één man ontworpen te zijn: Pieter Lodewijk Kramer, werkzaam bij Publieke Werken. Dat is de helft van het aantal ontwerpen dat hij voor ze maakte, maar niet allemaal zijn ze ook verwezenlijkt.

Als we de bruggen bekijken steelt het beeldhouwwerk van Hildo Krop al snel de show, maar niet minder bijzonder is het siersmeedwerk dat Kramer ontwierp en door specialistische ateliers uitgevoerd werd. Daar gaat het deze keer over. Eerst een overzicht tot de 19<sup>e</sup> eeuw...

- ▼ *Brugleuningen bestonden eeuwenlang uit staanders met stangen ertussen en...*
- ▶ *...als het eens iets bijzonders moest zijn, keek men naar Parijs en pakte uit met gebeeldhouwde natuurstenen balustrades en marmereen pijlers. Siersmeedwerk beperkte zich tot de lantaarns.*



### **Pierre Cuypers' Kunstnijverheidsschool**

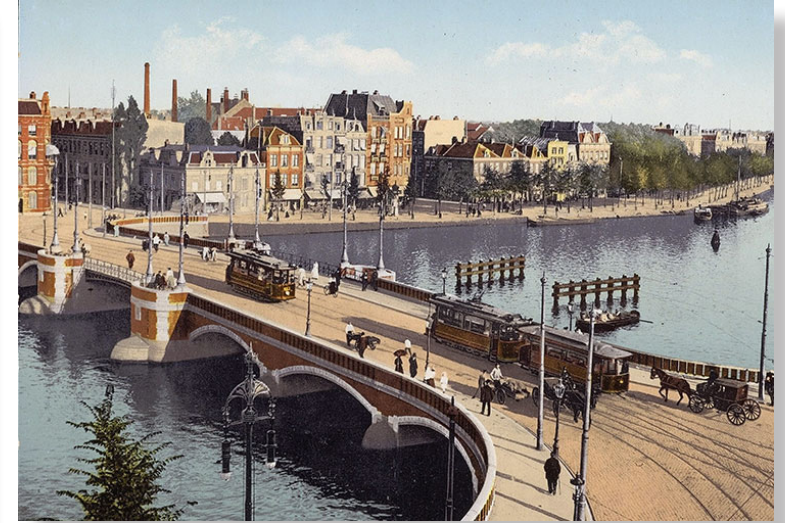
De gedreven architect Pierre Cuypers zag enkele – in zijn ogen onmisbare – ambachten verloren gaan en stichtte in 1879 de Kunst-Nijverheid-Teekenschool Quellinus en in 1881 de Rijksschool voor Kunstnijverheid en de Rijksschool voor Tekenleraren op het terrein van 'zijn' Rijksmuseum. Cuypers zag onder andere dat de ijzergieterij de ambachtelijke smidse verdrong die de fraaie ornamenten voor veel bouwwerken had gemaakt. Het betekende ook een verarming van de sierelementen, vooral veel van hetzelfde. Hier en daar bleef een smid zijn vak uitoefenen en de architecten wisten hem te vinden.



Architecten werden altijd al betrokken bij het ontwerpen van bruggen. Publieke Werken en diens voorlopers hadden ze in dienst genomen of consulteerden ze. Voor het ontwerp van de Nieuwe Amstelbrug (voor Ceintuurbaan; zie foto boven) werd in 1899 Berlage gevraagd zich met het ontwerp bezig te houden. De indruk bestaat echter dat er meer aandacht was voor de entourage van de brug dan voor de bouwkundige elementen van de brug zelf. De bijgaande foto van de Nieuwe Amstelbrug blinkt niet uit in sierlijke architectuur van brug en brughoofden. Het siersmeedwerk beperkt zich ook hier tot de verlichtingsornamenten. Na Berlage heeft ook nog architect Ed. Cuypers zich met deze brug bemoeid. Voor zijn Plan Zuid had Berlage in een vroeg stadium al een brug over de Amstel voorzien, die later zijn ook naam zou krijgen. Toen PW daar in 1928 eindelijk aan toekwam, had men al een compleet bruggenteam met Piet Kramer als adviseur, ontwerper en architect gevormd. Door een politieke lobby van raadslid Gulden werd echter Berlage gevraagd zich over het ontwerp van 'zijn' brug te buigen. En weer kwam het accent op een enorm, hoog oprijzend van bakstenen gemetseld brugwachterhuis te liggen. De brugleuning (foto rechts) is een zeer strak

stelsel van geometrische elementen die de term 'sier' niet verdient. Als verzachtende omstandigheid kan de ernstige economische crisis van dat moment aangevoerd worden. Berlage zou zelf ook niet gelukkig met het resultaat zijn geweest en in overzichten van zijn werken wordt de brug meestal weggemoffeld.





- ▲ *Nieuwe Amstelbrug (1902)*
- ◀◀ *Smeedijzeren lantaarn Nieuwe Amstelbrug (1902)*
- ◀ *Idem Berlagebrug (1931)*
- ▼ *Berlagebrug (1931)*



Het was Ir. Andries Bos die als directeur van Publieke Werken (1907-1926) architecten binnenhaalde als esthetisch adviseur. Bos was gefascineerd door de ontwikkelingen in Wenen, waar vooruitstrevende kunstenaars het beeld van het nieuwe Wenen (het bebouwen van de Ring) gingen bepalen. Om dit in Amsterdam ook voor elkaar te krijgen nam hij in 1911 Joan van der Meij aan in los-vaste dienst, die de man de vrijheid liet daarnaast een eigen praktijk op te zetten. Dit kwam hem op kritiek te staan; vakbroeders weer-



*Ir. Andries Wilhelm Bos was van 1907 tot 1926 directeur van PW en trok architecten van buiten de dienst aan*

den zich tegen deze benoeming van een onervaren architect en raadslid Christiaan Posthumus Meyes, zelf architect, probeerde via de politiek de benoeming ongedaan te maken. PW was echter in die tijd een tamelijk zelfstandig opererende entiteit die dit soort benoemingen ongehinderd kon doen.

In de jaren dat Bos directeur was vonden heftige veranderingen plaats in Amsterdam. Het verkeer in de stad verplaatste zich van



*Ir. Wichert Arend de Graaf was van 1901 tot 1947 in dienst van PW, vanaf 1926 als directeur*

het water naar de weg met tal van wegverbredingen en nieuwe kunstwerken ten gevolge. Bovendien werd het verkeer meer en meer gemotoriseerd. Door de annexaties nam het oppervlak van de stad dramatisch toe, evenals het inwonertal. De trams werden elektrisch en door aanhangwagens verdubbelde de capaciteit maar ook het gewicht, wat sinds 1900 al een aanhoudende reeks brugverlagingen, -versterkingen en -vernieuwingen meebracht. Van der Meij kreeg het zo druk met adviezen en ontwerpen dat hij alleen op bruggen gezet werd en er een nieuwe architect (A.R. Hulshoff) voor gebouwen en dergelijke kwam. Ook daarin kreeg Van der Meij het te druk en vroeg om een assistent en wel zijn vriend Piet Kramer die hij kende van de tijd dat zij samen op het bureau van Ed. Cuypers werkten. Kramer mocht vanaf eind 1911 vier ochtenden per week komen helpen.

Het eerste project dat Van der Meij onderhanden nam was de Waalseilandbrug, nog voordat hij zijn werk aan het Scheepvaarthuis be-



gon. Nu wisten zijn tegenstanders het zeker; dit plumpe monstrem verziekte het stedenschoon! Ir. Bos hield Van der Meij de hand boven het hoofd en verdedigde het bouwwerk. De brug, die tussen de aanlandingen ongeveer 50 meter moest overbruggen, zag er niet als zo'n lange brug uit. Prima toch! De brug kwam er en we zijn er nog lang niet over uitgepraat.

Piet Kramer dacht er heel anders over. Hij wilde elk bouwwerk in zijn omgeving op laten gaan of er tenminste goed in laten passen. Kramer was het helemaal eens met hoofdingenieur Wichert de Graaf, die Bos in 1926 opvolgde als directeur van PW maar daar al sinds 1901 werkzaam was: bruggen moesten 'luchtig' zijn, door-

- ▲ *Brug 259, tegenwoordig de Lau Mazirelbrug over de Plantage Muidersgracht, verbreed naar een ontwerp van Joan van der Meij die pas in 1924 gereedkwam. Let op de veel gekopieerde uitkragende granietblokken met pijlers om de brug te kunnen verbreden.*
- ▶ *Brug 174 (Leidsebrug, gereed in 1925) over de Singelgracht naar ontwerp van Piet Kramer met beeldhouwwerk van Johan Polet*

zichtig. Dat was een praktisch gevolg van de wens het brugdek te verlagen en de doorvaarthoogte toch zo ruim mogelijk te houden. Daar had Ed. Cuypers al een kwart eeuw vroeger voor gepleit. Die wilde niet alleen een paardenkop en een herenhoed boven een balustrade zien, maar het complete verkeer.

Joan van der Meij verliet PW in 1919 teleurgesteld en liet hoogstens het ontwerp na voor de aanpassing van bruggen die verbreed moesten worden: de granieten uitkragende consoles zijn op diverse bruggen toegepast, meestal jaren nadat hij de dienst verlaten had. Kramer groeide in zijn werk bij de afdeling bruggen en werd aangevuld met beeldhouwer Hildo Krop, die hij bij de bouw aan het Scheepvaarthuis had leren kennen. Het gouden driespan De Graaf-Kramer-Krop ging geschiedenis schrijven...



## Publieke Werken

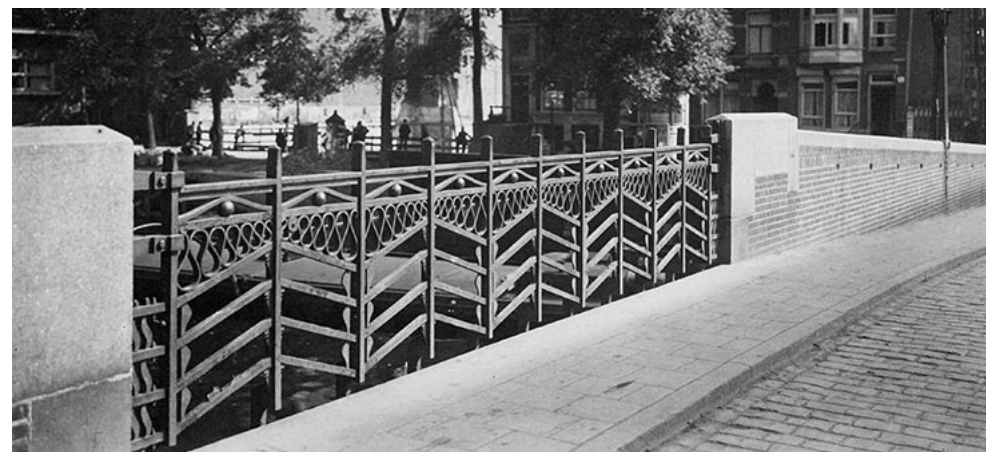
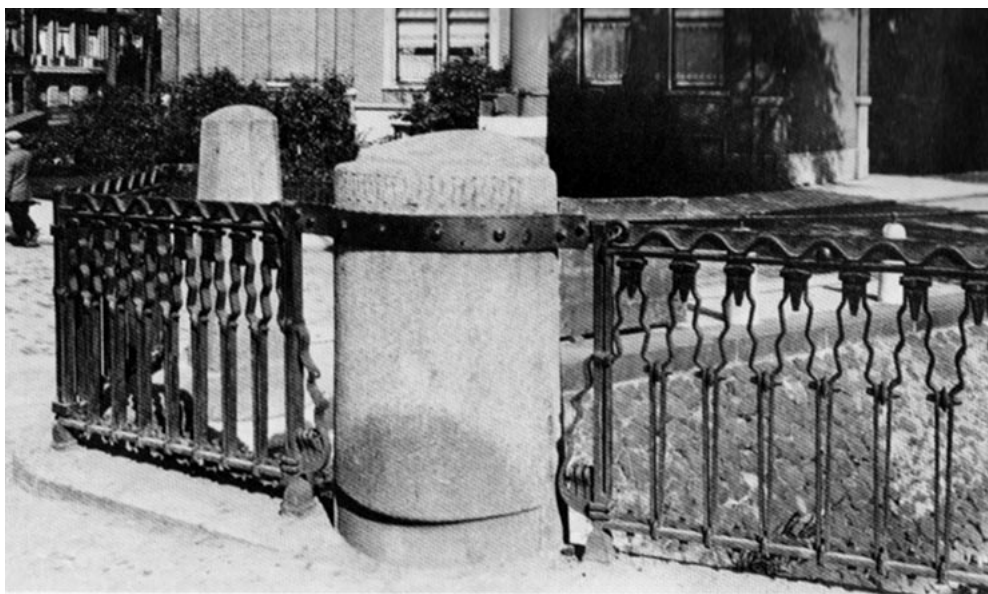
Vermeld is al dat PW een bruggenteam had gevormd. In eerste instantie werd de jonge architect Joan van der Meij daarvoor aangezocht, die al sinds 1911 in los dienstverband was en o.a. straatmeubilair ontwierp. Een los dienstverband was niets ongewoons bij gemeentelijke bedrijven; het liet de werknemer de gelegenheid ook zelfstandig opdrachten aan te nemen. Van der Meij kreeg in 1912 voor de bruggen zijn vriend Piet Kramer als assistent toebedeeld, die hij van het bureau van architect Ed. Cuypers kende. Kramer kwam vier ochtenden in de week om Van der Meij bij te staan. Van der Meij ontwierp brug 283 over de Waalseilandgracht die in 1914 tot stand kwam en het eiland waarop het Scheepvaarthuis stond verbond met de stad. Deze vaste brug is geheel van baksteen met een aantal palen voor verlichting met smeedijzeren versieringen. In datzelfde jaar



1914 werkte Van der Meij met Kramer ook aan de Muntsluis, waaraan Kramer in 1936-'39 nog eens zou werken. Ook daar kwam PW voor de brugleuning niet verder dan een simpele maar effectieve ijzeren stelling die moest voorkomen dat mensen te water zouden raken. Dat kán en móét beter, zal Kramer gedacht hebben.

- ▲ *Brug 30 in de Vijzelstraat over de Heerengracht, ook op naam van Joan van der Meij, ontworpen in 1911 maar pas uitgevoerd in 1922, met een onmiskenbaar stempel van 'assistent' Piet Kramer*
- ◀ *Brug 283 over de Waalseilandgracht*
- ▶ *Lantaarns op die brug met smeedwerk*





### Siersmeedwerk Joan van der Meij

Er is voldoende fotomateriaal aanwezig om vast te kunnen stellen dat Joan van der Meij bij de hekwerken voor de brugleuningen mathematisch te werk ging. De motieven zijn duidelijk op een tekentafel geboren en grafisch van karakter. Ze bestaan uit een kort op elkaar repeterend stelsel van steeds dezelfde motieven. Bovenstaande foto van de Weesperpoort (brug 263 uit 1920; een verbreding van de bestaande brug van stadsarchitect Bastiaan de Greef) laat dat zien. Aan de Waalseilandbrug is dat ook zo maar worden de motieven breder. Voorop staat dat zijn smeedwerk ragfijn is, doorzichtig. Hij gaat pas helemaal los op de lantaarns.

- ▲ *Brug 263, de Weesperpoort, naar ontwerp van Joan van der Meij maar pas gerealiseerd in 1920, in 1941 vervangen door een ontwerp van Piet Kramer (Foto: PW)*
- ▼ *Hekwerk brugleuning brug 283 over Waalseilandgracht (Foto: SAA)*
- *Lantaarns van twee bruggen van Van der Meij, brug 198 op Kleine-Gartmanplantsoen en brug 283 over Waalseilandgracht (SAA / Wendingen)*





### Siersmeedwerk Piet Kramer

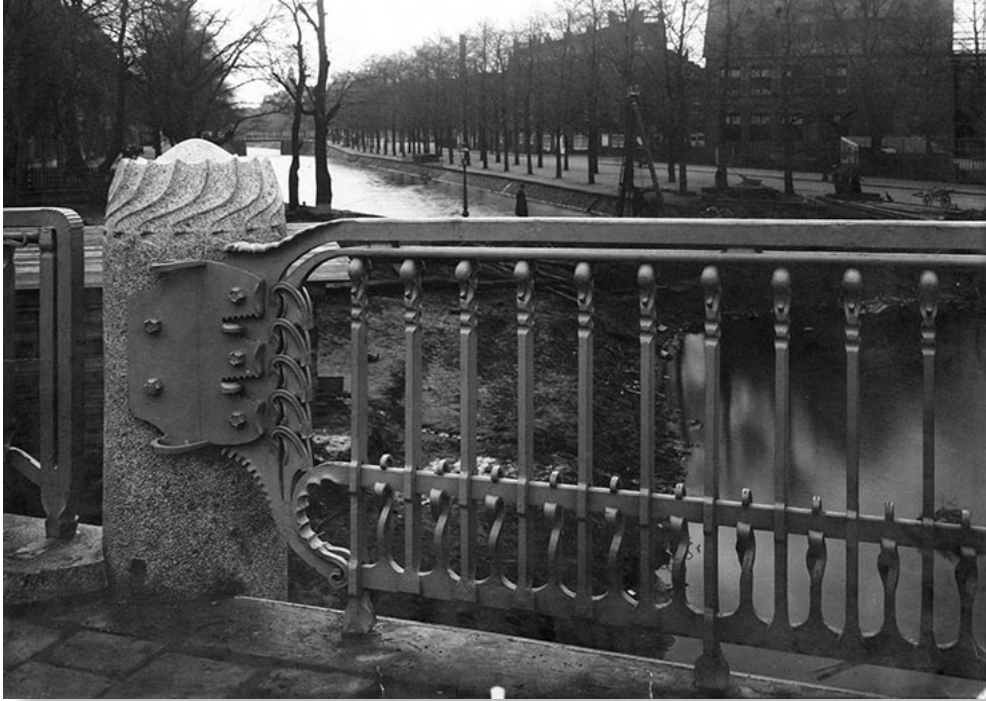
Piet Kramer borduurt voort op dit gegeven maar toont aspiraties om meer variatie aan te brengen. Dat zien we een beetje bij brug 30 in de Vijzelstraat, waar hij het werk van Van der Meij afmaakt (zie foto pag.6). Ook zijn eerste brug over het Amstelkanaal, brug 401 voor de Van Woustraat en ontworpen in 1916, ademt nog die sfeer met een zeer open hekwerk. Het wordt pas duidelijk met de volgende brug over het Amstelkanaal, met brug 400 (P.L.Kramerbrug) uit 1922 maar naar een ontwerp uit 1917, als eerste in de rij. Hier zijn de aansluitingen op de pijlers ware kunstwerkjes. Ook de staanders komen driedimensionaal uit het ‘teken-



tafelvlak’. De steunen die de hekwerken gedeeltelijk dragen rusten niet op straatniveau maar komen vanuit de draagconstructie omhoog. Het versieren gaat ver voorbij het functionele, te zien aan de smeedwerkjes op de granieten pijlers op bijna waterniveau of de slangachtige versieringen op het metselwerk van de landhoofden.

- ◀◀ Brug 401 voor de Van Woustraat
- ▶▶ Brug 400, de P.L.Kramerbrug in de Amsteldijk (foto's: Wendingen)





▲ Brug 176 (1923/1924)



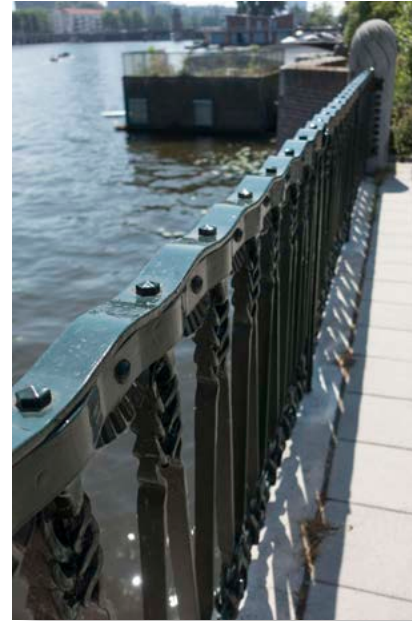
▼ Brug 100 (1927)

alle ontwerpen P.L.Kramer - alle foto's SAA

▼ Brug 43 (1921)

▲ Brug 152 (1928)





vele beeldhouwwerk en de bewerkte granieten pijllers van Hildo Krop die deze brug tot een toonbeeld van Amsterdamse bruggenbouw maakt. In 2012 ging de brug dicht voor alle verkeer en werd een grondige renovatie voorgenomen. In 2013 mocht de zoon van Piet Kramer, Friso Kramer, zelf ontwerper, de brug weer openen. Sommige foto's zijn van vóór, sommige van ná de renovatie.



### ***Brug 400 P.L.Kramerbrug 1921-'22***

*Foto's brug 400: Marcel Westhoff / Wendingen*  
Andries Bos, de baas van de Dienst der Publieke Werken, die Piet Kramer in dienst had genomen, stelde in 1922 vast dat deze brug, die al helemaal de Amsterdamse School ademt, als een grote vooruitgang binnen de bruggenbouw gezien kon worden. Het is moeilijk hier voorbij te gaan aan de brughuisjes (kiosken) met eveneens siersmeedwerk maar ook houten sierelementen en het





- ◀ *De staanders omvatten de liggers in een innige, kunstvolle greep (eigen foto)*
- ▶ *Hier is te zien op welke fantasievolle manier het smeedwerk houvast biedt aan leuning en liggers. Ze komen samen op de boven het wegdek uitstekende granieten pijlers (eigen foto)*
- ▼ *De verdeling van de motieven lijkt hier eenvoudig met rechte liggers, maar die zijn elk op een andere manier vormgegeven (eigen foto)*



### ***Brug 405 Hanny Michaelisbrug 1927***

Deze brug ligt over het Noorder-Amstelkanaal tussen Stadionweg en Hobbemakade. Het ontwerp en de uitvoering vonden allemaal in 1927 plaats. De officieuze naam Mozartbrug dankt deze aan de Mozartkade op de zuidoever van het kanaal. De huidige naam heeft de brug te danken aan schrijfster en dichteres Hanny Michaelis die van 1948 tot 1959 echtgenote was van Gerard van het Reve.



(c) Gert-Jan Lobbes



▼ Brug 401 Barbiersbrug over Amstelkanaal (eigen foto)

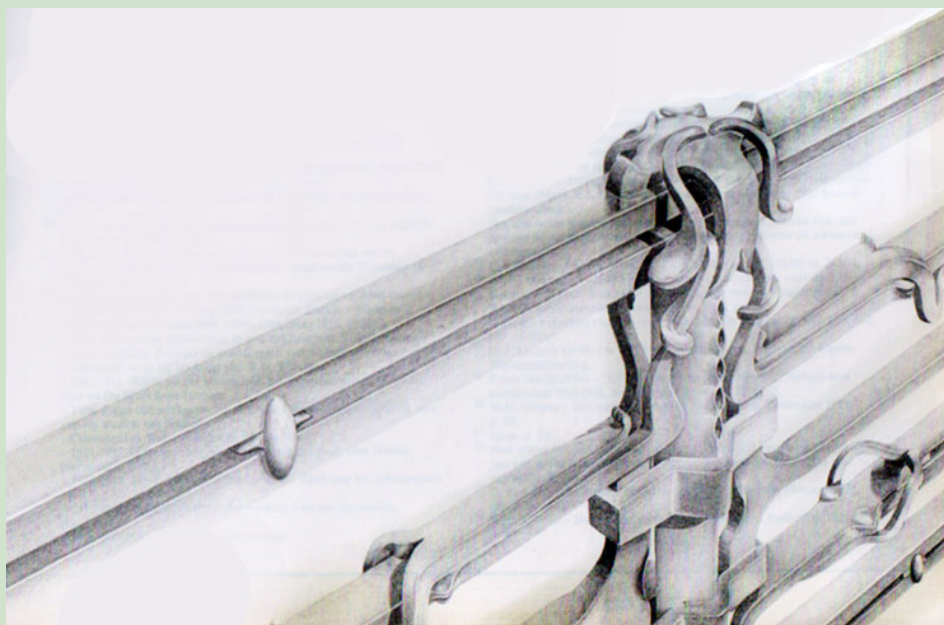
▼ Brug 98 over Passeerdersgracht (G-J. Lobbes)

◀ Brug 29 Koningssluis over Herengracht (SAA)

▶ Brug 422 Jeroen Oerlemansbrug over Boerenwetering (G-J. Lobbes)



(C) Gert-Jan Lobbes



**W.H. Gispen in zijn boek 'Het sierend metaal in de bouwkunst' (1925):**

*"Het is verwonderlijk welke macht een architect als Kramer over het ijzer bezit; volkomen beheerscht hij dit materiaal en proeft er de schoonheid van. Zijn fantasie kent geen grenzen; ieder hek dat hij tekent, verschilt weer totaal van een vorig; ieder nieuw ontwerp is weer een verrassing. Hij detailleert zelf en als het moet... dan smeedt hij zelf. Als de werkman wat beduusd staat te kijken tegen ingewikkelde vormen en aarzelt bij de uitvoering, gordt de architect het schootsvel aan, gaat achter het aambeeld staan en smeedt de verbaasde kerel een stuk voor, dat de vonken spatten..."*



(C) Gert-Jan Lobbes



(C) Gert-Jan Lobbes

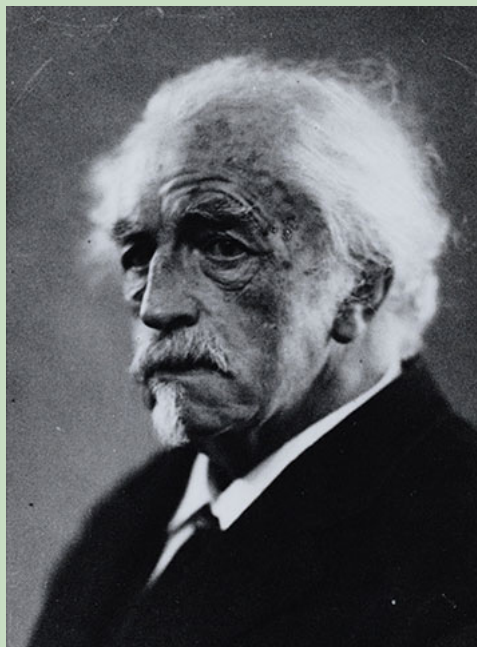
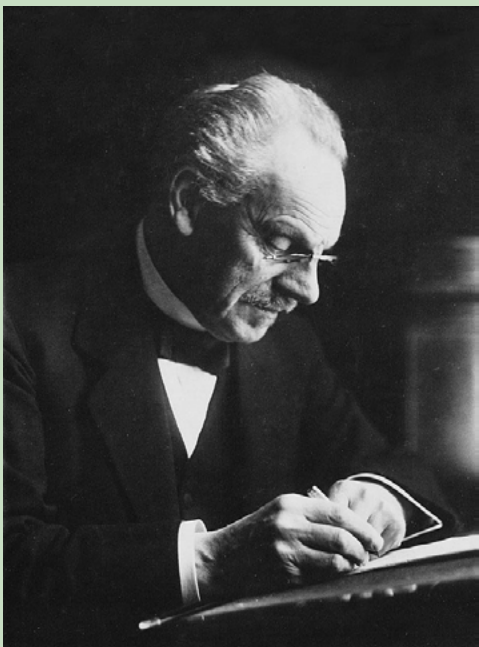
▼ Staander brug 405, ontwerp (P.L. Kramer) en uitvoering (eigen foto)

▲ Drie details brug 174

▼ Leidsebrug over Singelgracht (G-J. Lobbes)



(C) Gert-Jan Lobbes



### *Ondersteuning vanuit de politiek*

Het was een ieder duidelijk dat de kans die kunstenaars geboden werd om prachtige ontwerpen te maken en die ook uitgevoerd te krijgen handenvol geld uit de openbare middelen kostte. Dat kon niet zonder ondersteuning van B&W en de gemeenteraad. Dat was dan ook weer alleen mogelijk door een meerderheid die 'voor' stemde als dit soort uitgaven goedgekeurd moest worden. Er waren enkele belangrijke namen nodig om dit alles in gang te zetten. Daar was allereerst burgemeester Tellegen, voormalig directeur BWT en in de Raad voor de Vrijzinnig Democratische Bond. Hij was in de beslissende fase (1915-1921) burgemeester van Amsterdam. Onder zijn bewind was Floor Wibaut wethouder van eerst Volks-

*Op de foto's hierboven links burgemeester Tellegen en rechts Floor Wibaut. Beiden zaten op belangrijke posities in de glorieus tijd van het bruggenteam Publieke Werken.*

huisvesting en Arbeidszaken (1914-1921) en later van Financiën, Gemeentebedrijven en Kunstzaken (1921-1927). Beide mannen wilden niets liever dan de stad vullen met mooie gebouwen, fraaie infrastructuur en kunstzinnige objecten. In hun tijd werd het Plan Zuid van Berlage vorm gegeven, waar we een groot aantal fraaie bruggen aan danken. Maar ook in de rest van de stad werd veel aandacht besteed aan deze zaken zodra er veranderingen of verbeteringen nodig waren.

Het werd allemaal iets minder vanzelfsprekend dat er grote bedragen vrijgemaakt werden voor dit soort werken toen de pragmaticus en particulier bouwondernemer Willem de Vlucht (ARP) burgemeester werd. Ontwerpen uit die tijd werden steeds eenvoudiger en dus goedkoper. Wanneer iemand u wil wijsmaken dat Piet Kramers stijl veranderde en verstrakte door de 'tijdgeest' mag u dat vergeten. Hij moest het domweg met minder geld doen.

Wie daar minder problemen mee had, was Hildo Krop. Zijn stijl van beeldhouwen was van huis uit 'strak' te noemen en hij ging nog decennia door met het hakken van zijn beelden. In 1930 stelde B&W een adviescommissie in die toezicht ging houden op de openbare werken, op de voortgang en de bewaking van de budgetten. Kortom..., het was uit met de pret.

- *Brug 383 naar ontwerp van Piet Kramer uit 1934 en uitgevoerd in 1936-'37*



## *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<sup>e</sup>-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<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> 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
- Pleisterbeeldengieter 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