



DE 'NIEUWE' NIEUWE AMSTELBRUG

Gert Jan Luijendijk i.s.m. Jos Dijkman

Fotografie: Gert Jan Luijendijk

1 'nieuwe' Nieuwe Amstelbrug



Na twee jaar slopen en bouwen kon wethouder Heerma op zaterdag 12 april 1986 de nieuwe 'Nieuwe Amstelbrug' voor het verkeer openstellen. Daarmee kwam een eind aan de periode van ruim vijftien jaar problemen, discussies, besluiten nemen, plannen maken, acties voeren, nieuwe besluiten nemen en dan toch eindelijk de handen uit de mouwen steken.

Omstreeks 1870 breekt ook voor Amsterdam een nieuwe bloeiperiode aan

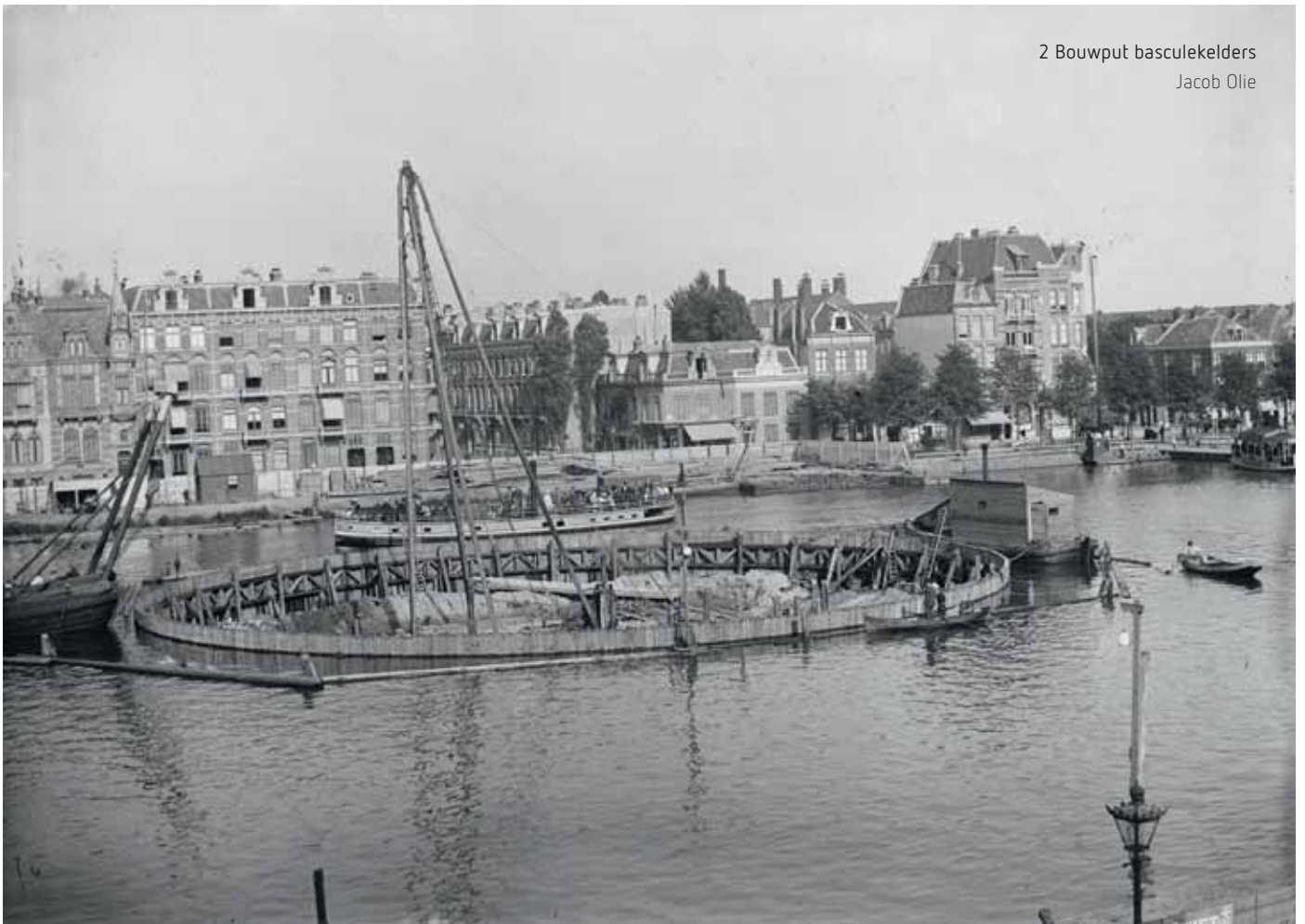
In dit artikel eerst een terugblik op de oude brug en zijn problemen. Vervolgens het een en ander over de discussies, de besluiten en de behoudsacties. Tot slot, vooral aan de hand van illustraties, de sloop van de oude en opbouw van de 'nieuwe' Nieuwe Amstelbrug. In twee kaders de betrokkenheid van de samenstellers van dit artikel.

AANLEIDING

Omstreeks 1870 breekt ook voor Amsterdam een nieuwe bloeiperiode aan. Het aantal inwoners groeit sterk en buiten de oude vestinggracht ontstaan nieuwe wijken, onder andere aan weerszijden van de Amstel. Voor de voetgangers tussen de Amsteldijk en Weesperzijde zet de gemeente een

overzetveer in. Voor al het andere verkeer rest alleen de lange route via de Hogesluis. Meer en meer stemmen gaan op voor een brug over de Amstel. Die is immers ook voor de vele voetgangers dringend nodig zoals uit cijfers blijkt: in 1897 zet de gemeentepont 1.775.000 betalende voetgangers over.

2 Bouwput basculekelders
Jacob Olie



3 Bouwput basculekelders
Jacob Olie



4 Op metselen basculekelder
Jacob Olie

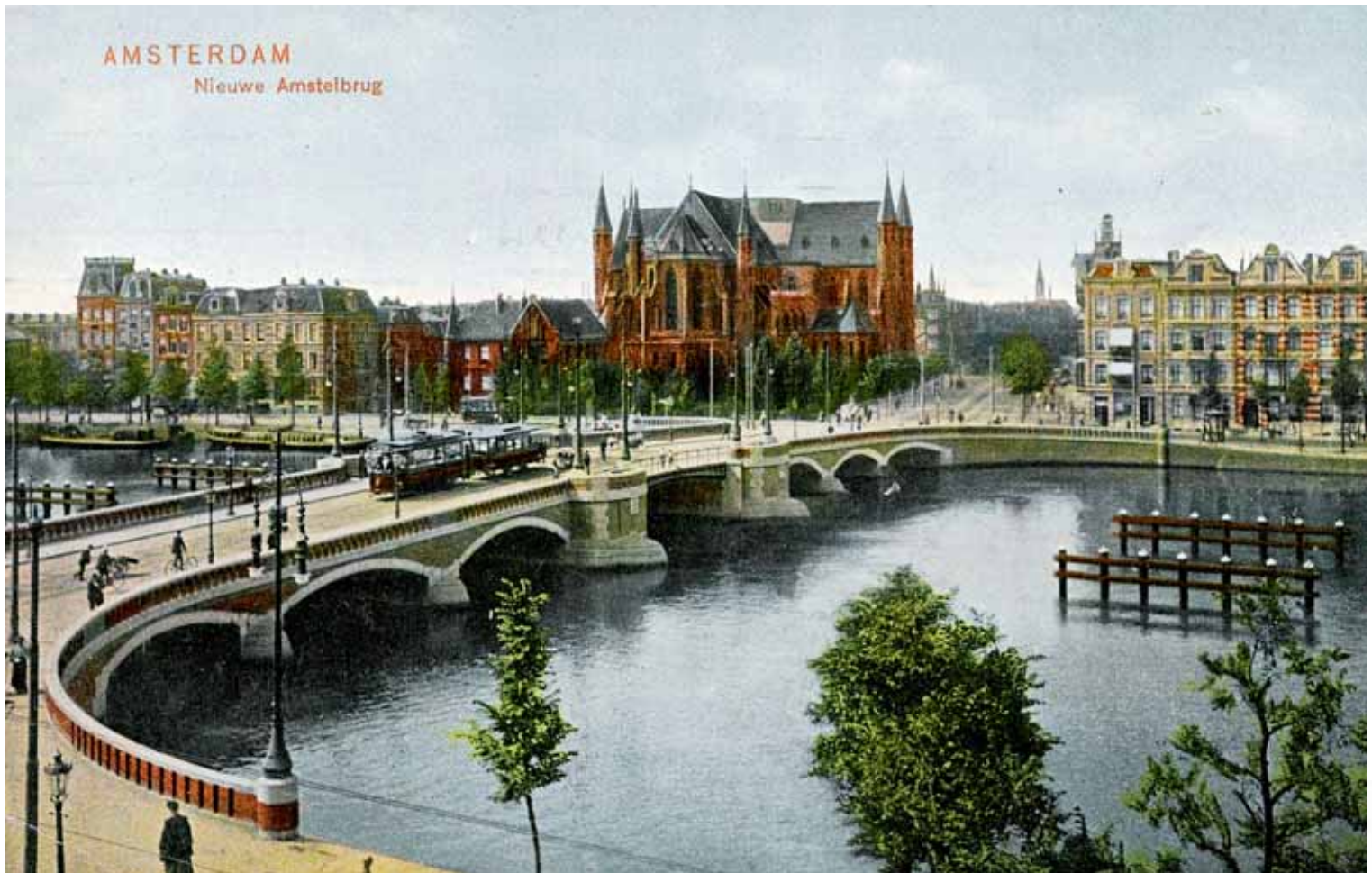


5 Aanleg rijdek met tramrails



AMSTERDAM

Nieuwe Amstelbrug



6 Nieuwe Amstelbrug 1903

Als de gemeente een jaar later besluit de tram in eigen beheer te nemen, is de tijd rijp voor een nieuwe Amstelbrug.

PLAN EN BOUW

Op 10 februari 1899 dienen burgemeester en wethouders hun voordracht inzake de bouw van een brug over de Buiten Amstel bij de gemeenteraad in. "Reeds sedert lang eischen de belangen van het verkeer, dat eene nieuwe brug over den Amstel wordt gebouwd ten zuiden van de Hoogesluis. Het is Uwe Vergadering bekend, dat bedoelde brug een schakel vormt in het uit te breiden tramwegennet, zoodat in verband met het besluit Uwer Vergadering van 12 October 1898, om de exploitatie der tram in eigen beheer te nemen, het oogenblik is aangebroken om het plan tot het scheppen van eene nieuwe verbinding tusschen den Amsteldijk en de Weesperzijde nader uit te werken." B&W vragen de raad om een krediet van f 400.000 en om hen te machtigen die brug daarvoor te doen bouwen. Pas op 27 september 1899 komt deze voordracht in de gemeenteraad aan de orde.

De raadsleden brengen diverse aspecten naar voren als de gestegen materiaalprijzen, de flink grotere (lees: duurdere) doorvaartwijdte maar lagere doorvaarthoogte dan de Hoogesluis en het knelpunt van de spoorlijn die niet door de tram kan worden gekruist. De vraag wordt gesteld waarom "alleen voor het landverkeer eene dergelijke monumentale brug te bouwen"? De voordracht wordt na die discussie in stemming gebracht en goedgekeurd met 36 tegen 4 stemmen.

Op 3 december 1900 vindt de aanbesteding plaats en de bouw wordt gegund aan P. Vermeer Zn. voor de som van f 327.600.

De bouw van de dubbele basculebrug duurt ruim 2 jaar en op 4 juli 1903 wordt hij voor het landverkeer opengesteld. Dan zijn er verschillende suggesties voor een naam gedaan, maar iedereen sprak inmiddels al over "Nieuwe Amstelbrug" en dat wordt de officiële naam.

In de "Naamwijzer, nummering, afmetingen, enz. van de bruggen, liggende binnen en onder jurisdictie der Gemeente Amsterdam 1902"



wordt de Nieuwe Amstelbrug als volgt omschreven:

Dubbele basculebrug met vaste gedeelten over den Buiten Amstel vóór de Ceintuurbaan 1902

*7 doorvaarten; hoofddoorvaart 14,00 m
wijd en 3,10 m + A.P hoog*

*Breedte tussen de leuning 15,67 m.;
breedte rijvoering 10,00 m.*

*Gekoppelde fundering in de
hoofddoorvaart 3,50 m – A.P.*

*Stenen landhoofden en pijlers
Gewelven onder de trottoirs; ijzeren
liggers onder de rijweg*

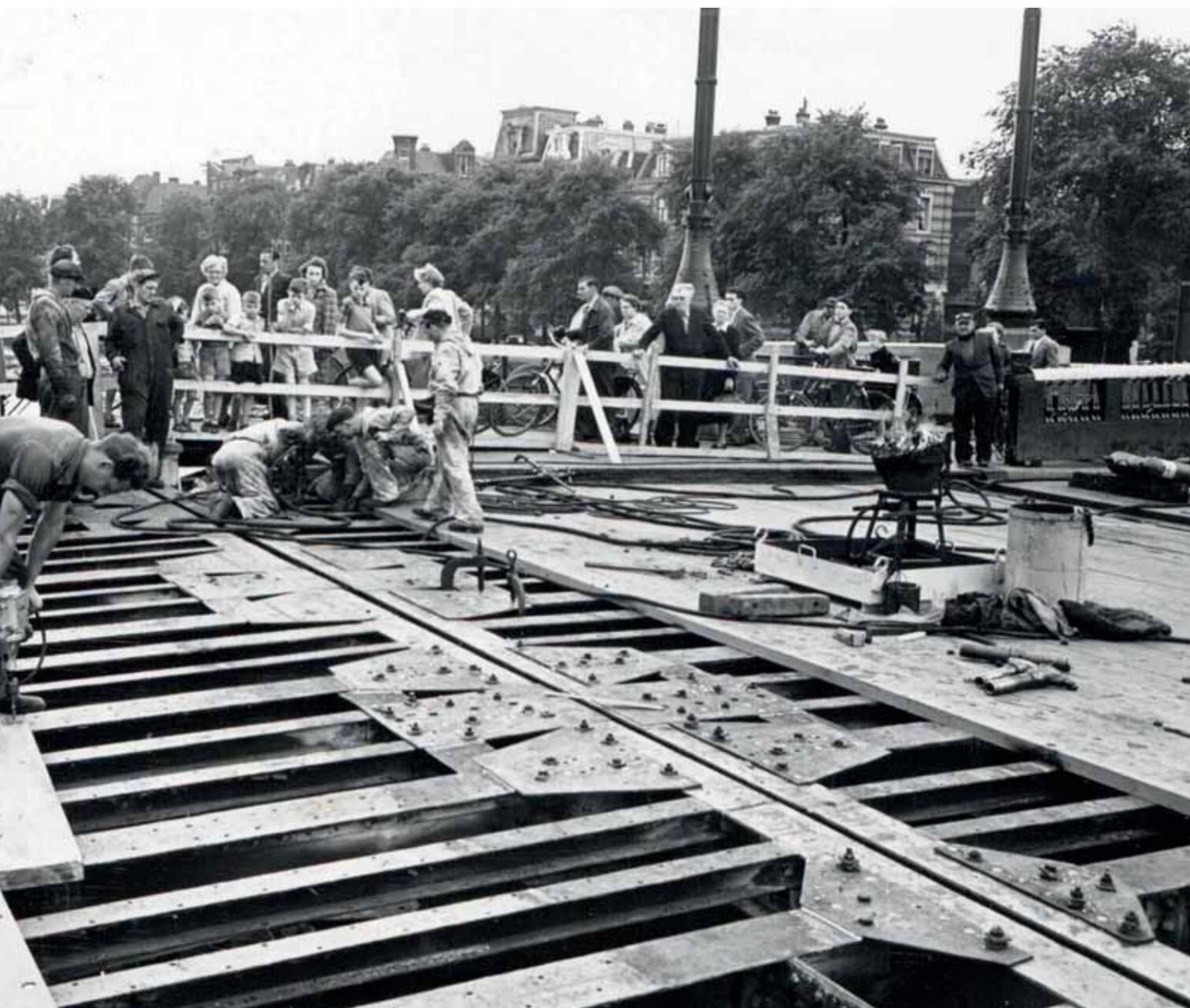
*Buckelplaten met schroefboutjes
Blokjesbestrating*

Waren houten blokjes voor paard-en-wagen met hoefijzers en ijzeren wielbeslag een goede brugbestrating, auto's op hun luchtbanden hebben liever een gladde asfaltlaag. In 1927 wordt op de buckelplaten onder de rijweg gewapend beton aangebracht met daarop asfalt. In het Bruggenboek 1928 is met pen bijgeschreven dat in 1932 de bovenbouw versterkt en gedeeltelijk vernieuwd is. Dat betreft hoogstwaarschijnlijk de zone onder de tramrails, een ingreep die in die tijd bij veel bruggen plaatsvindt. Het houten brugdek op de basculeklappen wordt in 1954 vernieuwd. Datzelfde gebeurt in 1971 waarbij ook opnieuw de staalconstructie van de bascules zodanig wordt bijgewerkt dat de klappen weer goed aansluiten. Voor de uitvoering van die werkzaamheden wordt de brug van 9 augustus tot 5 oktober voor het landverkeer afgesloten.

VORMGEVING

Twintig jaar eerder waren de Hogesluis en de Blauwbrug, twee andere bruggen over de Amstel, ten behoeve van het tramverkeer ingrijpend vernieuwd. Daarbij kregen ze een klassiek monumentaal aanzicht à la de grote bruggen in het mondaine Parijs.

Rond de eeuwwisseling ontstaat een drang naar vernieuwing in de architectuur. Tussen het eerste plan dat Berlage indient en het definitieve ontwerp voor 'zijn' Beurs een paar jaar later, zit een wereld van verschil. Berlage wordt gevraagd om het (voorlopige) ontwerp voor de Nieuwe Amstelbrug te bekijken en waar nodig te wijzigen om het daarmee op een hoger architectonisch plan te brengen. Het is niet precies bekend welke wijzigingen Berlage in het ontwerp aanbrengt. (GJL: ook ik heb geen tekeningen gezien van vóór zijn bemoeien).





8 Jarenlang was deze oproep te lezen

In literatuur worden genoemd: het verlagen van de pijlerkoppen waardoor de balustrade één doorgaande, strakke lijn gaat vormen, het toepassen van vierkante metselwerk kolommetjes in de balustrade in plaats van klassieke natuurstenen ‘vazen’ en het plaatsen van slanke ijzeren lantaarns in plaats van zware natuurstenen exemplaren zoals op de Hoogesluis en Blauwbrug. Door zijn strakke, vrij sobere vormgeving onderscheidt de nieuwe brug zich heel duidelijk van die twee Amstelbruggen.

In 1912 wordt het brugwachtershuisje op de zuidwestelijke brugvleugel gebouwd naar ontwerp van J.M. van der Mey. Bruggen-architect P.L. Kramer maakt het ontwerp voor de noodzakelijk geworden afsluithekken die in 1929 op de brug worden geplaatst.

HERSTEL / VERSTERKINGEN

In juli 1903 bestaat het landverkeer naast de tram vrijwel uitsluitend uit voetgangers, handkarren, koetsjes en paard-en-wagens. Een auto is in die tijd een bijzonderheid. Goed twintig jaar later rijden er al heel wat auto's rond en ook vrachtwagens. De belasting op wegen en bruggen wordt elk jaar hoger en hoger, ook die op de Nieuwe Amstelbrug.

Waren houten blokjes voor paard-en-wagen met hoefijzers en ijzeren wielbeslag een goede brugbestrating, auto's op hun luchtbanden hebben liever een gladde asfaltlaag. In 1927 wordt op de buckelplaten onder de rijweg gewapend beton aangebracht met daarop asfalt. In het Bruggenboek 1928 is met pen bijgeschreven dat in 1932 de bovenbouw versterkt en gedeeltelijk vernieuwd is. Dat betreft hoogstwaarschijnlijk de zone onder de tramrails, een ingreep die in die tijd bij veel bruggen plaatsvindt. Het houten brugdek op de basculeklappen wordt in 1954 vernieuwd. Datzelfde gebeurt in 1971 waarbij ook opnieuw de staalconstructie van de bascules zodanig wordt bijgewerkt dat de klappen weer goed aansluiten. Voor de uitvoering van die werkzaamheden wordt de brug van 9 augustus tot 5 oktober voor het landverkeer afgesloten.

VERSLETEN

Uit grondig onderzoek begin jaren zeventig blijkt dat de brug verzakt is, het metselwerk her en der scheuren vertoont en het staal van liggers en dek vrijwel overal roest. Feitelijk is de brug versleten. Naast de roestvorming worden de problemen hoofdzakelijk

veroorzaakt door de indertijd alleen verticaal geheide houten palen die de horizontale belasting van zowel de beide Amsteloevers als van de zich strekkende gewelfbogen niet kunnen opnemen. Dit ondanks de houten koppelingen tussen de funderingen van de pijlers en de basculekelders. De kelders schuiven langzaam maar zeker naar elkaar toe, waardoor er in de loop der jaren geregeld een stukje van de klappen moet worden ‘afgeschaafd’ om ze nog goed te laten sluiten (de Hogesluis kampt overigens met hetzelfde probleem).

In hun voordracht aan de gemeenteraad berichten B&W op 11 mei 1978 over die slechte staat. Dermate slecht “dat zij dient te worden gesloopt en vervangen door een nieuwe brug.” B&W hebben dan al besloten de brug af te sluiten voor vrachtverkeer boven 3,5 ton en ze achten het onvermijdelijk “dat zo spoedig mogelijk met de voorbereidingen van de bouw van een vervangende brug wordt begonnen.” Ze ramen de kosten van die voorbereiding tot en met het klaar maken voor aanbesteding op 2 miljoen gulden waarvoor ze instemming van de gemeenteraad vragen. Ten aanzien van het ontwerp voor de nieuwe brug merken B&W tot slot op “dat daarvoor een keuze zal

Als de brug moet worden opgeknapt – dat is duidelijk noodzakelijk – dient dit daarom te gebeuren in de vorm die de brug nu heeft

worden gedaan uit zeven ontwikkelde varianten, waarover overleg met de buurt is toegezegd.”

DISCUSSIE

De voordracht voor de voorbereiding van de nieuwe Nieuwe Amstelbrug komt in de raadsvergadering van 24 mei 1978 uitgebreid aan de orde. Verschillende raadslieden uiten – soms forse – kritiek:

- Veel ligt al vast in het bestemmingsplan; de voordracht is in strijd met het bestemmingsplan
- Vier van de zeven varianten passen niet in het bestemmingsplan
- Voor alleen een voorbereiding is 2 miljoen wat veel
- Over de bouw van deze brug zijn door diverse wethouders al toezeggingen gedaan
- De brug mag niet breder – dus zeker geen doorgaande autoverbinding – worden

Wethouder De Cloe reageert op die kritiekpunten waarbij de breedte van de nieuwe brug nadere discussie oplevert. De huidige brug is 15,60 meter breed, het bestemmingsplan laat 17,50 meter toe. Er wordt echter gestudeerd op 21 of zelfs 23 meter breedte. Is dat terecht? De prioriteit ligt bij de voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer; de capaciteit voor auto's zal niet worden uitgebreid, aldus de wethouder. Hij wijst echter op de eerder door de raad uitgesproken wensen voor een vrije baan voor het openbaar vervoer en scheiding van de diverse verkeersdeelnemers. Deze wensen zijn belangrijker dan het zich exact fixeren op de breedte.

Uiteindelijk wordt de voordracht zonder hoofdelijke stemming goedgekeurd: B&W krijgen het gevraagde krediet en mogen de (verdere) voorbereidingen in gang zetten.

NOODBRUG

Als gevolg van de verslechterende staat van de brug moeten B&W op 21 juni 1979 besluiten hem voor alle rijverkeer af te sluiten. B&W informeren de Raad daarover in hun voordracht van 8 april 1980. Ze laten daarbij weten dat de tram er nu nog wel overheen mag, zij het stapvoets, maar dat het kan zijn dat ook de tram binnen afzienbare

tijd moet worden geweerd. Omdat “de voltooiing van het zo snel mogelijk te starten herstel van de huidige brug nog wel enige jaren op zich zal laten wachten, is het met name voor het openbaar vervoer noodzakelijk om zo spoedig mogelijk over te gaan tot de aanleg van een hulpbrug welke ook door (brom)fietsers en voetgangers zal kunnen worden gebruikt.” Voor de bouw van deze hulpbrug vragen B&W een krediet van 4.700.000 gulden in de verwachting dat de minister van Verkeer en Waterstaat 4.100.000 gulden zal bijdragen voor de instandhouding van het tramverkeer. Twee weken later keurt de Raad de voordracht zonder discussie en hoofdelijke stemming goed.

Goed drie jaar later bij de kredietaanvraag voor de herbouw van de Nieuwe Amstelbrug stellen B&W voor het plan voor de noodbrug in te trekken. De minister van V&W had en heeft er namelijk geen geld voor (over) en om hem nu helemaal zelf te betalen

ONTWERP

In de eerder genoemde raadsvergadering van 24 mei 1978 vestigt mevrouw Agsteribbe van de PSP de aandacht op de monumentale waarde van de brug. “Het is een z.g. Berlagebrug. Als de brug moet worden opgeknapt – dat is duidelijk noodzakelijk – dient dit daarom te gebeuren in de vorm die de brug nu heeft.” In zijn reactie zegt wethouder De Cloe toe “dat dit punt bij de overwegingen zal worden betrokken. Het College is hierop reeds door anderen geattendeerd.”

De Bond Heemschut richt zich op 27 november 1978 tot de Raad met het verzoek de vormgeving van de Nieuwe Amstelbrug te handhaven. De Raad laat de afhandeling ervan over aan B&W en doet hetzelfde inzake het op 6 november 1979 herhaalde verzoek. De ambtelijke molens zijn achter de schermen gaan malen. In hun voordracht van 14 juni 1983 doen B&W daarover verslag aan de Raad. Ze melden dat ze in januari 1980 beginselbeslissingen hebben genomen inzake de vervanging van de huidige brug. “Deze hielden in, dat in principe werd besloten tot restauratie van de brug op dezelfde plaats met één basculeklap (...). Voorts is besloten, de nieuw te bouwen brug niet te verbreden en automatische afsluitbomen te doen

aanbrengen. Vanwege het aanzien dienden echter de aanwezige hekken te worden gehandhaafd (...).” Omdat de Commissie Openbare Werken zich hiermee kan verenigen maakt de Afdeling Bruggen een schetsontwerp. Dat wordt met instemming van de Commissie voor de Oude Stad in de loop van 1981 in de inspraak gebracht. Het op basis van daar gemaakte op- en aanmerkingen gewijzigde bouwplan wordt in november 1982 ter visie gelegd. Dat levert een groot aantal bezwaren op vooral tegen de uitvoering met een enkele in plaats van een dubbele bascule, tegen het brugwachtershuisje op de brug en tegen autoverkeer in beide richtingen. De bezwaren brengen B&W tot andere inzichten. Een asymmetrische, enkele basculebrug is “achteraf gezien visueel minder aantrekkelijk”. Een brugwachtershuisje op de brug detoneert waar wordt gestreefd naar “een zo getrouw mogelijke kopie van de bestaande brug”. Ten slotte moet wat betreft B&W “in overeenstemming met het restauratieve karakter van de herbouw van de brug” het natuursteen van de huidige brug zoveel mogelijk hergebruikt worden. Rustig kan gesteld worden: heel andere inzichten. Dit voorstel voor de herbouw van de Nieuwe Amstelbrug leggen B&W aan de Raad voor met het verzoek om instemming en het beschikbaar stellen van het benodigde krediet van f 27.050.000 voor de herbouw plus f 600.000 voor de tijdelijke pontverbinding. In de raadsvergadering van 13 juli 1983 komt het voorstel uitgebreid aan de orde. De meeste woordvoerders tonen zich verheugd over het voorstel om deze brug, een beeldbepalend element in het stadsbeeld, te herbouwen en daarmee het beeld te behouden. Wel worden (kritische) kanttekeningen geplaatst bij de hoge kosten en vooral bij de verkeersfuncties. In haar reactie dankt wethouder Luimstra-Albeda (kunstzaken) voor alle lovende woorden. Volgens haar “is tegemoet gekomen aan alle wensen van de bevolking, zelfs tot in details. (...) Men mag trots zijn op het resultaat als de brug te zijner tijd klaar is.” Haar collega Van der Vlis (o.a. verkeer en vervoer) gaat nader in op de verkeersfuncties en de kosten. “Inderdaad is het een kostbare brug, echter niet vanwege de verkeersfunctie, maar door

In de zomer van 1983 keihard gewerkt aan het nieuwe plan voor de Nieuwe Amstelbrug

het monumentale karakter. Dat kost veel geld, maar dat heeft op zichzelf niets te maken met de vraag of er al dan niet auto's over de brug mogen rijden. (...) Inderdaad zou het mogelijk zijn een veel goedkopere brug te bouwen, ook voor de functies die het College voor ogen staan, als men voorbijgaat aan het monumentale karakter."

De voordracht van B&W wordt aangenomen waarmee de Raad het voor de herbouw van de Nieuwe Amstelbrug benodigde krediet beschikbaar stelt

BEHOUDSACTIES

De andere inzichten van B&W komen niet vanzelf en evenmin uit eigen geleerden. Er gaat heel wat 'duw- en trekwerk' aan vooraf vooral uit de omgeving van de Nieuwe Amstelbrug. Een flinke hoeveelheid buurtbewoners maakt gebruik van de inspraakronde over het bestemmingsplan en later over die met betrekking tot de vernieuwing van de brug. Velen hebben in de periode 1960 tot 1969 gezien wat de aanleg van de verkeersroute met daarin de 35 meter brede Torontobrug in die buurt teweeg

bracht. Dat niet in deze buurt; deze mooie brug moet behouden blijven! (*GJL: bij gelegenheid hoop ik onderliggende bronnen nog eens te kunnen raadplegen voor de standpunten van beide kanten*). Het schetsontwerp dat in de inspraak gebracht wordt, lijkt in weinig tot niets op de bestaande brug, het is een moderne betonnen brug met een enkele bascule. Vanzelfsprekend wordt de wethouder dan ook herinnerd aan de in 1978 gedane toezegging betreffende de vorm van de nieuwe brug. Buurtbewoners en middenstanders maken zich onder leiding van bewoonster Renée Stotijn sterk voor behoud van de oude brug. Als die echt niet gerestaureerd kan worden, herbouw hem dan in precies dezelfde vorm en afmeting. Het iets aangepaste plan dat in november 1982 ter visie wordt gelegd, betreft echter nog steeds een moderne, enkele basculebrug. Hoewel Renée Stotijn van de gemeente te horen krijgt dat haar behoudsactie weinig kans van slagen heeft, blijken haar handtekeningenactie, de fototentoonstelling in De Ijsbreker, de aandacht in de media en

de vele bezwaren het gewenste effect te sorteren: B&W gaan overstag. En wel helemaal: niet alleen zal de vorm worden behouden, ook zullen de natuurstenen onderdelen worden hergebruikt en de door Berlage ontworpen lantaarns na grondige restauratie worden herplaatst. De gemeenteraad stemde hiermee in. Actie geslaagd.

SLOOP EN HERBOUW

Na het besluit van de gemeenteraad wordt in de zomer van 1983 keihard gewerkt aan het nieuwe plan voor de Nieuwe Amstelbrug. Zo hard, dat de herbouw al op 1 november 1983 kan worden aanbesteed. Van Hattum en Blankevoort uit Beverwijk krijgt op 6 februari 1984 de opdracht en gaat direct aan de slag. Vier weken later zijn de lantaarns al verwijderd en is een begin gemaakt met het verwijderen van de blokken natuursteen van de balustraderand. Half maart worden de eerste blokken graniet van de gewelfbogen voorzichtig losgemaakt en weg gehesen.



9 Jos Dijkman tekenend



10 De sloop is begonnen (21 maart 1984)



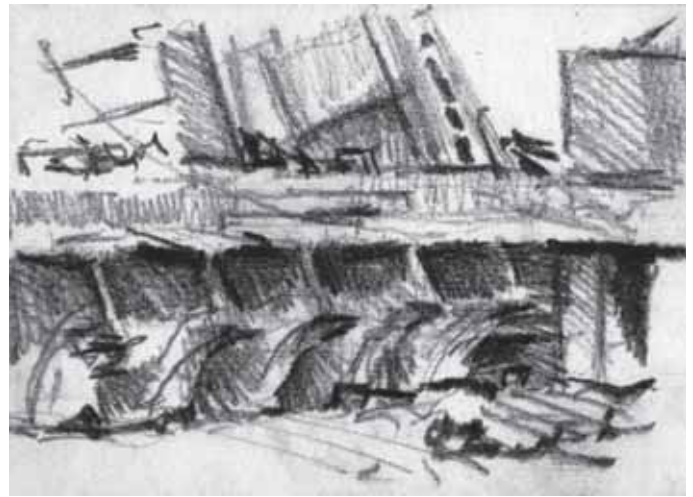
11 De sloper



12 De sloper in potlood gevangen (23 maart 1984)



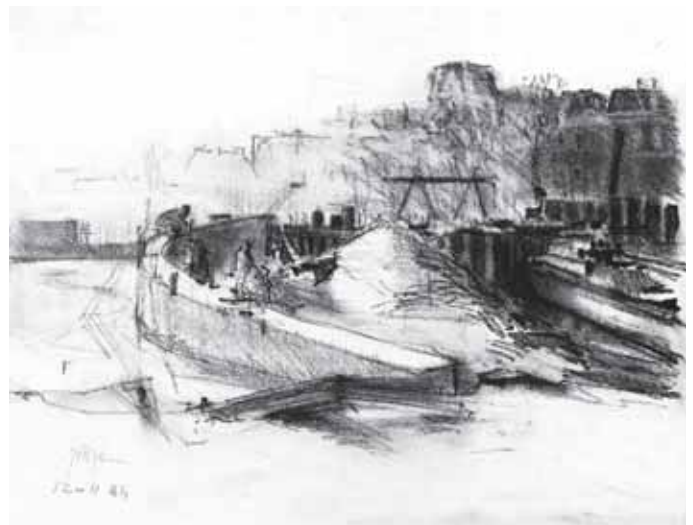
13 Bascule in stukken gebrand



14 schets fig. 13 (18 april 1984)



15 Het nieuwe landhoofd



16 schets fig. 15 (12 november 1984)



17 Het formeel voor het eerste gewelf



18 schets fig. 17 (6 september 1985)

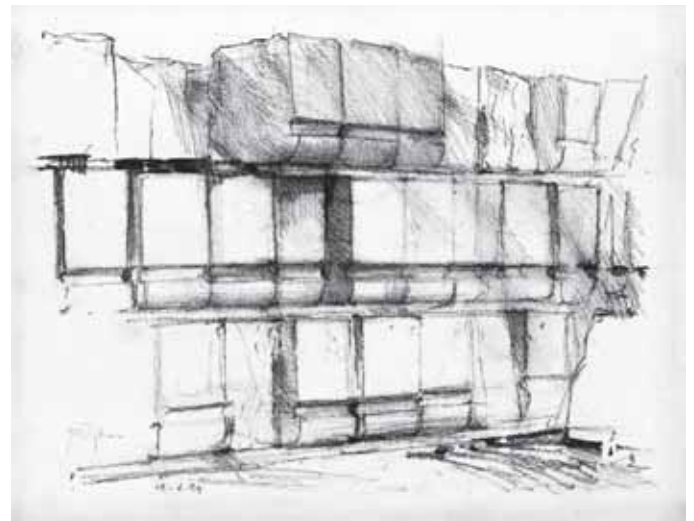
Al eerder is een begin gemaakt met de opbouw van het nieuwe landhoofd. Om problemen als met de oude brug te voorkomen, gaan de betonnen heipalen tot op grotere diepte de grond in; het gros verticaal maar ook een aantal schoor zodat

de fundering horizontale krachten kan opnemen. Anders dan bij de oude brug is beton hier het basis-bouwmateriaal. De fundering van beide basculekelders wordt gevormd door één doorgaande, dikke betonplaat die het naar elkaar toe schuiven

onmogelijk zal maken. En niet meer alleen gewelven onder de trottoirs en stalen liggers onder de rijbaan, maar betonnen gewelven over de volle breedte van de brug.



19 Opgestapelde natuursteenblokken



20 schets fig. 19 (28 juni 1984)

Eind maart gaat de snijbrander in de oostelijke basculeklap. In rap tempo wordt de brug kleiner en kleiner. Onder flinke belangstelling worden op 3 september de kale basculekelders met dynamiet opgeblazen.

Het aanzicht van de nieuwe brug (fig. 17) zal op een enkel detail na gelijk zijn aan dat van de oude. Dat geldt ook voor het aanzicht van de basculeklappen ook al worden de liggers daarvan niet meer als vroeger opgebouwd uit een groot aantal aaneengeklonken losse

staalprofielen. De randliggers krijgen het uiterlijk van de oude vakwerkliggers maar worden gelast in plaats van geklonken. Om het oude beeld te completeren worden er halfronde doppen op 'geplakt' als waren het klinknagelkoppen.

Alle van een nummer voorziene blokken natuursteen die voorzichtig zijn verwijderd, worden op de oostelijke Amsteloever keurig opgestapeld naast een loods waar de speciaal ingehuurd steenhouwer zijn werkplaats heeft. Hij moet gaande het proces constateren dat de meeste blokken te veel gebreken vertonen om hergebruikt te

worden. Uit vrees voor een bont, rommelig aanzien van een mix van oude en nieuwe stenen wordt in een laat stadium alsnog besloten voor de beide balustraderanden alleen maar nieuwe blokken te gebruiken.

Een heel belangrijke datum in de herbouw is 20 januari 1986. Onder grote belangstelling

van officials, pers en belangstellenden worden de basculeklappen, elk 130 ton zwaar, op hun plek gehesen. Een maand later valt de winter in met zware vorst; de Amstel vriest dicht. Om door te kunnen werken aan de rijvoering laat de aannemer een tent optrekken over het oostelijke deel van de brug.



21 Transport van de nieuwe bascule



22 Schets inhijzen van de nieuwe bascule (20 januari 1986)



23 De werktent (ANEF0)



24 Bevroren aquarel (23 februari 1986)

En dan is daar de dag dat wethouder Heerma onder zeer grote belangstelling de nieuwe Nieuwe Amstelbrug mag openen. Voor iedereen die zich sterk heeft gemaakt voor

het behoud van de brug is zaterdag 12 april 1986 een dag die zij zich altijd zullen herinneren.

Voor dit artikel is geput en geciteerd uit:

- Gemeentebld 1899 en diverse latere jaren; Naamwijzer, nummering, afmetingen, enz. van de bruggen liggende binnen en onder jurisdictie der Gemeente Amsterdam 1902;
- Bruggenboek 1928;
- Amsterdam stad der duizend bruggen door J.H. Kruizinga (1973);
- Brug 101 door William Rothuizen met tekeningen van Jos Dijkman (1986);
- Palet kunsttijdschrift (2004 en 2005);
- Bruggen in Amsterdam door Frank V. Smit (2010)

De illustraties zijn afkomstig uit de beeldbank van het Stadsarchief Amsterdam dan wel

gemaakt door Jos Dijkman (tekeningen en aquarellen) en Gert Jan Luijendijk (dia's, waarvan helaas een aantal de tijd niet goed heeft doorstaan)

GEZOCHT

Jos Dijkman heeft tijdens de sloop van de oude en de opbouw van de nieuwe "Nieuwe Amstelbrug" circa 200 aquarellen, krijttekeningen, pastels en potloodschetsen gemaakt. Een tiental is onlangs opgenomen in de collectie van het Stadsarchief Amsterdam. Voor de rest van de verzameling als geheel zoekt Jos een duurzame bestemming. Suggesties zijn van harte welkom via de redactie.



JOS DIJKMAN (1947)

Jos is een Amsterdamse kunstenaar die van 1966 tot 1971 studeerde aan de Rijksakademie van Beeldende Kunsten en daar leerling was van onder andere Alex de Savornin Lohman, Friso ten Holt en Kuno Brinks. In impressionistische / naturalistische stijl tekent en schildert ze Amsterdamse stadsgezichten, industriële en stedelijke landschappen, stilleven, mensen en dieren. Ze is lid van de kunstenaarsvereniging 'De Onafhankelijken' in Amsterdam.



↓ 25 Feestelijke opening van de nieuwe Nieuwe Amstelbrug
ANEFO



Eén van haar studieopdrachten betrof het gaan tekenen in de bouwput van de Torontobrug. Een heel bijzondere ervaring die haar is bijgebleven. Want toen ze jaren later las dat de Nieuwe Amstelbrug zou worden afgebroken en herbouwd, rees het plan om dat hele proces te gaan volgen en er in tekeningen, pastels en aquarellen een artistiek verslag van te maken.

Zeer vaak was ze ter plekke om alle facetten van het werk te volgen en in beeld

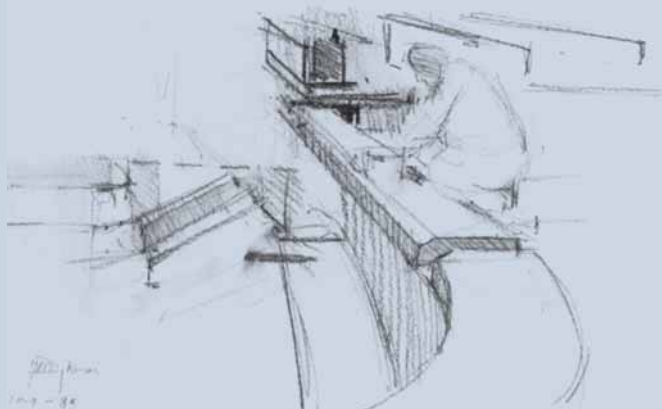
vast te leggen: de slopers, steenhouwers, metselaars, betonvlechters en –storters. In kleine boekjes maakte ze schetsen van de brug en van de werkers in karakteristieke houdingen.

Op haar tekenbord groeiden de grotere werken in potlood, krijt of aquarel. Jos werd een vertrouwde verschijning op het werk. In de twee jaar van het hele proces maakte ze meer dan 200 werken. Eén daarvan dateert van zondag 23 februari 1986, een stralende

maar wel een ijzig koude dag want het vroom twaalf graden. De aquarelverf bevroor op het papier en het beeld liep door toen die verf thuis ontdooidde. (zie fig. 24)

Bij de heropening van de brug verscheen het boek 'Brug 101' met daarin 22 tekeningen van haar hand. In de Artotheek Oost was later dat jaar haar expositie 'Amstelbrug van oud naar nieuw' te zien. En in het kunsttijdschrift Palet verscheen in zes afleveringen haar verhaal 'Brug 101 1903-2004 101 jaar'.

Drie schetsen van werklieden in karakteristieke houdingen.



GERT JAN LUIJENDIJK (1952)

Gert Jan studeerde bouwkunde met als specialisatie restauratie aan de TH in Delft. Begin 1982 liep hij stage bij het gemeentelijke Bureau Monumentenzorg in Amsterdam. Zijn bouwhistorische opdracht voerde hij tot volle tevredenheid uit. Net weer terug in Delft en bezig met zijn afstudeerwerk hoorde hij dat Bureau Monumentenzorg een werkstudent zocht voor een onderzoek naar de bruggen in de binnenstad. Doel van het onderzoek was om van alle 220 binnenstadbruggen de historische, architectonische en bouwtechnische waarden te bepalen. Daar zou dan voortaan bij noodzakelijke ingrijpende werkzaamheden vooraf rekening mee kunnen worden gehouden en aldus (hopelijk) acties als rond de Nieuwe Amstelbrug kunnen worden voorkomen.

Gert Jan solliciteerde, werd aangenomen en startte in het najaar van 1982 voor wat een klusje van naar schatting een maand of zes zou zijn. Het werden uiteindelijk bijna zes jaar. Veel tijd bracht hij door in het Gemeentearchief waar hij veel, heel veel meters PW-dossiers door zijn vingers liet gaan op zoek naar de bouwhistorie van

de binnenstadsbruggen. Hij fietste langs alle bruggen om type, vorm en staat te inventariseren. En ofschoon dit buiten zijn opdracht viel, fietste hij vanaf begin 1984 ook van tijd tot tijd langs de Nieuwe Amstelbrug om daar dia's te maken van het werk. Meermaals trof hij daar Jos Dijkman die aan het tekenen of schilderen was.

De historische gegevens die Gert Jan wist te verzamelen plus de inventarisatie en toetsingscriteria waren van dien aard dat de examencommissie erin toestemde om op dit project af te studeren. De afstudeerscriptie 'Een eeuw overbrugd' is door de Nederlandse Bruggenstichting gebruikt bij het standaardwerk over de geschiedenis van de Nederlandse bruggenbouw. De beleidsnota 'Monumentale bruggen in Amsterdam' is door de gemeente gebruikt als onderlegger voor de plaatsing van een aantal bruggen op de monumentenlijst.

Door het 'klusje' is Gert Jan liefhebber van –met name oude ijzeren en stalen– bruggen geworden. In vakanties worden altijd enkele bruggen bezocht, vele bruggenboeken, een aantal met bijdragen van zijn hand, vullen zijn boekenplanken en meermaals heeft hij lezingen gegeven waaronder ook een paar in het buitenland.