

EEN WONDERLIJKE OVERBRUGGING

In de 'Naamwijzer van de bruggen en Sluizen liggende binnen en onder de jurisdictie der gemeente Amsterdam' uit 1928 wordt brug 152, de Mirakelbrug, genoemd als basculebrug over de Haarlemmervaart voor het Nassauplein, met een enkele doorvaart-breedte van 10 meter. Pieter Lodewijk Kramer ontwierp de brug een jaar eerder, in oorsprong met hogere borstweringen bij de landhoofden. De brug werd in 1974 vast gemaakt en in 1986 als vaste brug ingrijpend verbreed. De verschijningsvorm die Kramer voor ogen stond was hierdoor goeddeels verloren gegaan. Het is deze verschijningsvorm die bij de thans uit te voeren renovatie kan worden teruggebracht, waarbij 'behoud en herstel' het uitgangspunt vormt. De brug was immers met landhoofden, borstweringen, lantaarns en balustrade een kenmerkend voorbeeld van een degelijke Kramer-brug. Toegegeven, niet zijn meest sprankelende ontwerp, maar niettemin een brug met een geheel eigen verhaal. Een verhaal waarbij het Mirakel van Amsterdam, rokende mannen in trekschuiten, de heipalen van het station Willemspoort, de vriendschap tussen Kramer en De Graaf, 'snorwagens', een tramongeluk en een dienstreisje naar Vlissingen samenkomen.

Bij het verbreden van de brug werden de eveneens door Kramer ontworpen smeedijzeren leuningën verwijderd en opgeslagen in een werf. Vanaf 1989 deden ze echter weer dienst als leuningën op de walmuur van de Kattensloot, men had daar bij de zitbankjes namelijk behoefte aan een balie. Bij de huidige renovatie van de brug zullen de leuningën worden herplaatst. Toen een passend voorbeeld van hergebruik. Nu ook een teken van waardering van de brug.

"In verre landen zijn uw mirakelen wel bekend"

Hoe komt de Mirakelbrug aan zijn naam? Een of andere verbinding met het Mirakel van Amsterdam biedt zich natuurlijk prompt aan. Dit lijkt echter op het eerste gezicht niet eens zo aannemelijk. Immers, dat mirakel speelde zich bij het Rokin en Kalverstraat af en ook de Stille Omgang volgt een route door die straten. Misschien is een verklaring dan te vinden in een band met een histo-rische molen, herberg of bolwerk met de naam 'Mirakel', de in 1906 nog in de Spaarndammerbuurt gelegen Maria Magdalenakerk, een klooster misschien of dan desnoods de naam van een beroemde trekschuit of afbeelding in de gevelmuur. Tevergeefs,



Het Nassauplein, links brug 151 en rechts brug 152, de Mirakelbrug met rechts daarvan het toegangshek naar het Westerpark. (foto P.W., afdeling Bruggen)



De oude leuningën, die tijdelijk dienst hebben gedaan als kadehek zijn weer geschikt gemaakt voor de nieuwe brug.

niets draagt die naam. Translatie van de naam van een oudere brug is ook al niet aantoonbaar. Bovendien is er in alle betreffende archiefstukken sprake van 'brugnr 152' en niet van 'Mirakelbrug'. Keren wij dan toch in arren moede terug tot het 'Mirakel van Amsterdam'. Het is mogelijk dat de brug hieraan zijn naam ontleent vanwege de Stille Omgang; een processie die men te voet aflegde. Niet alleen Amsterdammers namen aan deze processie deel, er kwamen ook pelgrims van buiten zoals uit Haarlem, Halfweg, Spaarndam en Zaandam. Op verscheidene plaatsen hield men halt om zich te verzamelen. De plaats bij de Willemspoort en bij de Mirakelbrug was dan de laatste halteplaats. Van hieruit trok men gezamenlijk de stad in om deel te nemen aan de herdenking van het Mirakel. Enkele grepen uit de geschiedenis. Tot aan de Alteratie van Amsterdam (1578) liep men biddend en in contemplatie een plechtige omgang. Men deed dit na de stichting van de Heilige Stede (1347) regelmatig. De Heilige Stede was namelijk de kapel die tussen Rokin en Kalverstraat gebouwd werd ter herinnering aan het mirakel van 1345. Op de dinsdag voor Palmzondag van dat jaar ontving een zieke man in de Kalverstraat de Heilige Communie. Hij braakte de hostie uit, die door de verplegende vrouw in het vuur geworpen werd. De volgende dag zag men de hostie in hetzelfde vuur zweven tussen de vlammen. In 1578 werd de kapel van de Heilige Stede ontruimd om ingericht te worden voor de protestante eredienst. Willem van Oranje zou vervolgens sloop van het gebouw in 1580 persoonlijk hebben tegengegaan. De Waalse gemeente hield haar in stand tot 1908, toen zij onder meer vanwege bouwvalligheid werd afgebroken. Ter plaatse verscheen een door omringende bebouwing wat verscholen protestantse kerk naar ontwerp van C.B. Posthumus Meyjes; deze is thans niet meer als zodanig in gebruik.

De heren C.A.J. Elsenburg en J.J. Lousbergh besloten in 1881 om op de zondag na het feest van het Mirakel van Amsterdam deze zogenaamde Sacramentsprocessie of Mirakelprocessie in de vroege morgen nog eens te houden. Het was nadrukkelijk niet de eerste bedoeling daar een massale demonstratie van te maken, vrienden en bekenden konden zich echter aansluiten. In 1886 namen ruim zestig personen aan een 'stille omgang' deel, waaronder drie Haarlemmers die 's nachts te voet waren gekomen en om half zes op het Spui aanwezig

waren. Men liep een route van Spui over de Kalverstraat, Dam, Nieuwendijk, Prins Hendrikkade, Warmoestraat, Nes, via de Enge Kapelsteeg en Rokin en Wijde Kapelsteeg om de Heilige Stede terug naar Spui.

Vanaf 1887 begonnen steeds meer Amsterdammers aan de Stille Omgang deel te nemen en ook meer en meer buitenpoorters hadden belangstelling voor deze bijzondere vorm van devotie. Naast de reeds genoemde Haarlemmers namen ook veel Volendammers deel, die met botters over de Zuiderzee naar Schellingwoude voeren. In navolging van Amsterdam organiseerden pelgrimsgangers zich in gezelschappen die de jaarlijkse tocht regelden. De eerste afdelingen waren Edam (1898), Volendam (1899), Ouderkerk (1905) en Haarlem (1908). De Stille Omgang wordt nog jaarlijks gehouden.

Ook de Heilige Weg en de Osjessluis danken hun namen aan het Mirakel van Amsterdam. De pelgrimroute van Sloten naar de stad werd verbreed en verhard en kreeg de naam Heilige Weg, onder meer langs de Heiligewegsevaart, de huidige Overtoom. De huidige Heiligeweg is van die pelgrimsroute het laatst overgebleven deel. De Osjessluis zou zijn naam te danken kunnen hebben aan de ossenmarkt die van 1486 tot 1629 tussen Spui en Muntplein gehouden werd. Vaak wordt echter de toponymische herkomst gelegd bij een verbastering van het woord 'hostie'.

Een belangrijke aanwijzing tot een mogelijke verklaring van de naam Mirakelbrug ligt nu bij die buitenstedelijke genootschappen. Het Beverwijkse zustergezelschap was bijvoorbeeld in 1915 opgericht tot het houden van een voettocht naar Amsterdam. Men liep vijf uur, hetgeen begrijpelijkerwijs door velen als te spannend werd ervaren. Het bestuur vroeg bij de bisschop derhalve toestemming de helft van de epische tocht per boot af te mogen leggen.[1] Het genootschap van Halfweg en de Houtrakpolder, eveneens in 1915 opgericht, had een ander schema. De leden kwamen eerst om half een 's nachts tezamen in de kerk van de O.L.V. Geboorte te Halfweg voor zang en gebed. Van daaruit vertrok men vervolgens in groepen richting Amsterdam. Onderweg werd dan tweemaal gerust. De eerste halte lag bij de zogenaamde 'Dikke Molen', de tweede aan het begin van de Admiraal de Ruyterweg. Het is echter in het geheel niet ondenkbaar dat men alvorens de stad als het ware te betreden, voor een derde keer halt hield en dat men ergens rond het Nassauplein verzamelde, mogelijk deels bij de brug die daardoor later 'Mirakelbrug' is gaan heten. De verklaring van de naam is hiermee niet onomstotelijk aangetoond, maar wordt als veronderstelling hier gebracht. In elk geval ging men vandaar in stilte richting Begijnhof. Na de omgang was er om 4.30 uur een litanie in de Krijtbergkerk, met om 5.00 uur nog een mis voor de leden van het Genootschap. Daarna vertrok men dan uiteindelijk weer huiswaarts.

Pieter Lodewijk Kramer (1881-1961)

Ik ga gewoon voor mijn papieren zitten en dan zit het ontwerp er al onder, zodat ik het eigenlijk alleen maar hoeft over te trekken! P.L. Kramer [2]

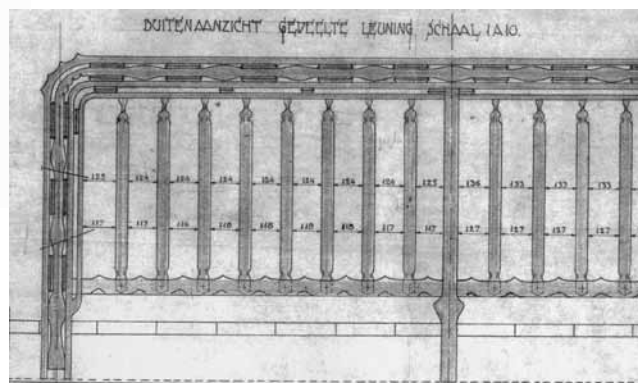
De namen van De Klerk, Van der Mey en Kramer worden vereenzelvigd met de bouwstijl van de Amsterdamse School; de naam van Kramer is bovendien spreekwoordelijk voor Amsterdamse bruggen. Het eerste is ontegenzeggelijk juist, gedrieën hebben zij bijvoorbeeld gewerkt aan het Scheepvaarthuis (1912-1916), alhoewel natuurlijk vele andere architecten binnen de bouwstijl een rol speelden. Het tweede is niet onjuist of beter niet onterecht, maar er valt wel iets op af te dingen.

Pieter Lodewijk Kramer werd op 1 juli 1881 in Amsterdam geboren, als zoon van de arts Folkert Nicolaas Kramer en Anna Rolff. Overdag werkend als timmerjongen en hulpje in de botenbouw begon hij omstreeks 1900 met een avondopleiding tot bouwkundig tekenaar aan de Industrieschool van de Maatschappij voor den Werkenden Stand. Belangrijk was zijn periode als tekenaar op het bureau van de architect Ed. Cuypers. Hier ontmoette hij Van der Mey, bij wie hij in 1911 als assistent werd aangesteld. In datzelfde jaar werd Van der Mey esthetisch adviseur van de dienst Publieke Werken. Vanaf 1917 was Kramer zelf officieel esthetisch adviseur van de

afdeling Bruggen van de dienst Publieke Werken van Amsterdam en hield hij zich bezig met de vormgeving en inpassing in het stadsbeeld van oeververbindingen. Hij zou het tot 1952 blijven. Het grootste deel van zijn nalatenschap is vernietigd; uit verhalen en interviews komt echter het beeld van een excentrieke en uitermate bezielde persoonlijkheid naar voren.[3] Kramer hield kantoor aan huis en volgde een traditionele werkwijze, ieder detail werd door hem zelf ontworpen. Hij had een hang naar netheid en een afkeer van perspectieftekeningen: "Perspectieftekeningen zijn dode dingen, gezien vanuit één glazen oog ergens in de alkoof van een buurman, met kleuren als een boerin op Zondag." [4] Na zijn leerperiode bij K.P.C. de Bazel ontwierp hij in



De befaamde architect Piet Kramer (1881-1961), gravure van E. Reitsema-Valença (1940).



Detailtekening van het smeedijzeren hek. (bestek van 1927)

1911 zijn eerste gebouw, het in de tweede wereldoorlog verwoeste Marinegebouw in Den Helder; reeds in 1906 ontwierp hij in samenwerking met Marius Poel het Crematorium Westerveld. De villa's voor Park Meerwijk te Bergen werden door hem in 1917-1918 ontworpen. Het laatste grote gebouw naar ontwerp van Kramer was de Bijenkorf te Den Haag (1925-1926).

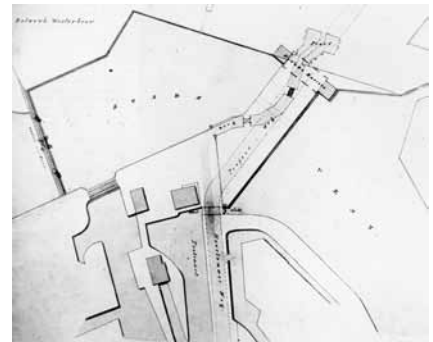
Het aanstellen van een esthetisch adviseur was een reactie van Publieke Werken op de kritiekvolle houding van de burgerij; men hoopte met het aanstellen van architecten als Van der Mey en Kramer het uiterlijk van openbare gebouwen en constructies aan een test van goede smaak te kunnen onderwerpen. De kritiek bleef echter bestaan. Zoals gezegd was Van der Mey vanaf 1911 belast met het vervangen en verbeteren van de Amsterdamse bruggen. Als zijn assistent legde Kramer zich steeds meer op de bruggenbouw toe. Toen A.R. Hulshoff in vaste dienst werd aangenomen als hoofd van de afdeling Gebouwen en hij alle esthetische adviezen bij de afdeling verzorgde, had Kramer zich afdoende gespecialiseerd om vast verankerd in de afdeling Bruggen te blijven werken. Hij was verantwoordelijk voor de esthetische vormgeving en de inpassing in het stadsbeeld, de ingenieur van de afdeling bemoeiden zich met de constructie. Kramer werd op voordracht van hoofdingenieur W.A. de Graaf aangesteld; volgens Kohlenbach beschouwde Kramer hem als zijn eigenlijke leermeester in de bruggenbouw.[5]



De volkstretschuit. (litho R. de Vries)



In de trekschuit van Amsterdam naar Haarlem omstreeks het midden van de achttiende eeuw. (tekening S. Fokke)



Situatie op 16-10-1829. De Haarlemmertrekvaart eindigt in een zwaai kom voor de herberg "Het Wapen van Amsterdam" en is via een klein schutsluisje verbonden met de Singelgracht. De oude Haarlemmerpoort bestaat nog, maar een nieuwe poort is gepland.

Bij zijn pensionering in 1952 waren er van zijn 500 brugontwerpen zo'n 220 uitgevoerd, met inbegrip van 70 kleinere bruggen in het Amsterdamse Bos. Ontworpen indachtig de stijl van de Amsterdamse School, steeds in nauwe betrekking met de stedelijke omgeving en verrijkt met beeldhouwwerken en fraaie details. Zijn veelvuldig toepassen van sierlijk smeedijzer bij brughekken en lichtmasten gaf hem de bijnaam 'edelsmid der bruggen.' Daar waar mogelijk bracht hij zitgelegenheden en groenvoorziening aan, of besteedde hij aandacht aan het ontwerpen van brugmeubilair als wachtershuisjes, winkeltjes of boot- en elektriciteitshuisjes. Behalve veel bruggen in de oude stadskern bestaan er van zijn hand veel bruggen in de stadsuitbreidingsgebieden, waarvan de Lyceumbrug (nr. 410, 1927) over het Noorder Amstelkanaal bij het Olympiaplein en de Zeilbrug over de Schinkel tot de verbeelding mogen spreken. Ook zijn meer eenvoudige ontwerpen dragen echter niet weinig bij tot het beeld van Amsterdam als bruggenstad en aan de stedenboukundige en verkeerstechnische ordening. Beroemd is zijn uitspraak: "Een brug is er voor het verkeer, maar toch eigenlijk in de eerste plaats voor de burgerij." De eerdergenoemde hoofdingenieur Wicher Arend de

Graaf volgde in 1926 A.W. Bos op als directeur van Publieke Werken. Het moge nu zo zijn dat de ontwerpen van de bruggen aan Kramer worden toegeschreven, dit laat onverlet dat de hoofdingenieur evenzeer in belangrijke mate bijdroeg tot de totstandkoming van de brug. Feitelijk waren De Graaf en andere hoofdingenieurs voor en na hem verantwoordelijk voor de hoofdopzet, constructie, materialen en techniek, zowel in de praktijk en als managers van het bouwproces. Uit de literatuur en uit bronnen blijkt dat de verhouding en samenwerking tussen Kramer en De Graaf als architect en ingenieur zeer goed te noemen was. Voordat Bos afscheid nam als directeur PW schetste hij in een artikel nog eens het belang van deze samenwerking: "De bruggen zijn de moeilijkste objecten voor de architect en den ingenieur, die in geregelde samenwerking elkaars taak zoo volkoomen moeten begrijpen, dat ten slotte constructie en vormgeving uit één gedachte voortkomt". Over het karakter van de samenwerking zei hij: "Een jaren-lange samenwerking van den architect P.L. Kramer met het hoofd van de afdeling Bruggen den hoofdingenieur W.A. de Graaf, voerde tot een gestadigen vooruitgang in de architectonische vormgeving van deze zoo belangrijke utiliteitswerken. (...) Wat in den aanvang den schijn had van het speelsch toevallige, ontwikkelde zich tot doelbewuste monumentaliteit." [6] Indachtig deze samenwerking en de harmonie die uit de bruggen

spreekt kan het ere-praedicaat 'bruggenbouwer van Amsterdam' niet anders dan aan het koppel worden toegekend. Een benaming Kramer-De Graaf bruggen ware juist.

De Haarlemmervaart, wagenweg, trekschuiten en dergelijke

'O, Schrandre Vinding, die ons zooveel vonden geeft, Wie kan de vinding van de Trekschuit ooit waardeeren, Men reist, als zat men thuis, geen schokken, draaijen, keren. Ontrust het lichaam, 't zij men vaart bij dag of nagt, Men vindt al slapende zig op de plaats gebracht.' [7]

De Mirakelbrug ligt onder de rook van de Haarlemmerpoort. In praktische zin richtten ook vele historische vervoermiddelen zich op dit deel van Amsterdam; het had een poortfunctie voor trekschuit, diligence, snorwagen, tram en stoomtrein.

"Voor 't jaar 1631, was'er, tusschen Haarlem en Amsterdam, geen andere weg, dan te lande, langs den hoogen

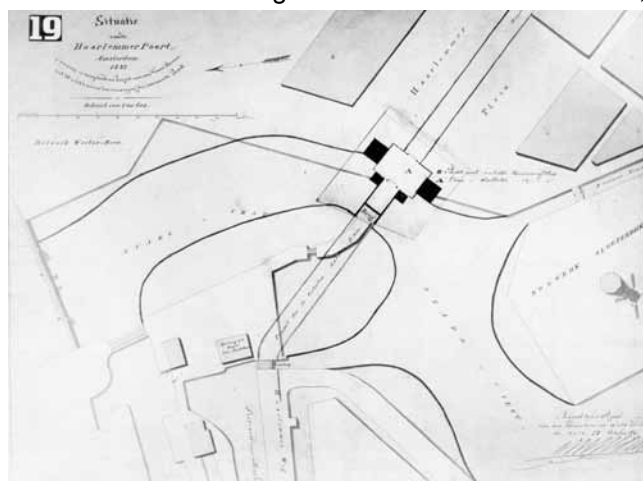
Haarlemmerdyk, tot aan Spaarnewoude, of Spaarnedam, en verder, langs de binnenwegen, tot Haarlem toe; en, te water, langs het Y en het Spaarne. Doch deze Wegen waren, vooral by wintertyd en onstuimig weder, verdrietig en gevaarlyk.[8] Men besloot tot de aanleg van een vaart, deze zou "lynregt voortloopen tot voor de hameije der Haarlemmer-Poorte te Amsterdam." Na de grondverwerving kon de vaart worden gegraven en het jaagpad en de wagenweg aangelegd. Reeds in 1672 ging de eerste trekschuit varen en kon ook de weg in gebruik worden genomen. Wagenaar beschrijft zeer nauwkeurig de maten van de vaart en de dienaar-gaande overeenkomsten. Ook geeft hij aan dat de gehele vaart met paaltjes 'vyf roeden van elkanderen' werd afgeperkt. Elke twintigste paal werd 'met het getal der honderden roeden afstands van elke Stad, geteekend.'

Een bijzondere ontwikkeling met betrekking tot de weg tussen Amsterdam en Haarlem deed zich voor in de Franse tijd. Per Keizerlijk Decreet werd namelijk op 21 oktober 1811 afgekondigd dat de weg langs de trekvaart Haarlem-Amsterdam werd verklaard tot *route impériale*. [9] De weg langs de trekvaart zou echter slechts twee maanden deze hoge status hebben.

Naast de rustig voortgetrokken schuiten raasden in het begin van de negentiende eeuw dagelijks twintig diligences over de weg tussen Haarlem en Amsterdam. Gezamenlijk vervoerden zij per jaar ongeveer 75.000 passagiers. Zogenaamde snorders, illegale voerlieden die de oude bepalingen overtraden, probeerden ook nog eens reizigers te lokken. Zij verzamelden zich op het Haarlemmerplein. Tezamen met het overige weg- en waterverkeer zal het een drukte van belang geweest zijn.

In 1839 werd de spoorwegverbinding tussen Amsterdam en Haarlem in gebruik genomen. De trekschuit kon met zijn snelheid van 7 km per uur de slag met de stoomtrein, die nog altijd een snelheid van 'acht uren in het uur' (ca. 44 km/uur) kon halen, niet winnen. Het tarief voor de derde klasse werd door de directie van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij ook nog eens gelijk gesteld aan dat van de trekschuit. Reeds in 1840 werd de dienstregeling beperkt tot twee schuiten per dag. In 1860 werd de dienst van het mooiste vervoer van Nederland opgeheven. Eén vastberaden schipper hield vol en vertrok tot 1883 dagelijks om zeven uur 's ochtends vanuit Haarlem naar Amsterdam.

De opening van de spoorweg Haarlem-Amsterdam werd door de nieuwe ingenieur-directeur van de HJSM,

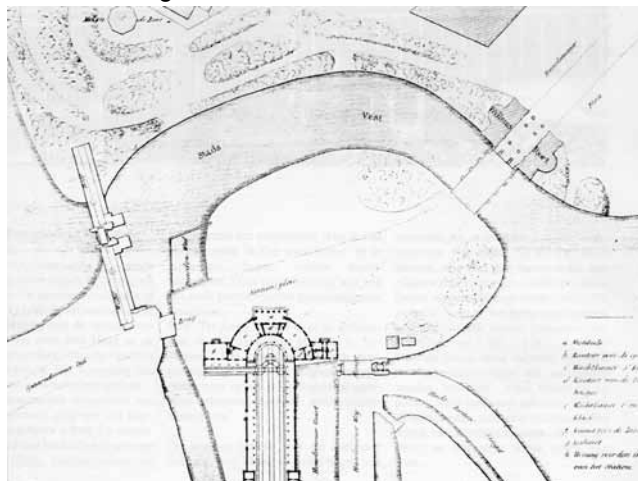


Situatie op 23-10-1837 met nieuw geplande Willemspoort.



Station Amsterdam - Willemspoort, geopend op 6-12-1843. Dit station werd gebouwd op de plaats van de herberg.

Frederik Willem Conrad, gepland op de verjaardag van koning Willem I, 24 augustus 1839, maar vond iets later plaats op 20 september: "De Haarlemmerweg, zoo in de nabijheid van Amsterdam als van Haarlem, stond opgepropt van toeschouwers, zoo in rijtuigen als te paard en te voet.[10] De locomotieven De Snelheid en De Arend trokken de trein van tien rijtuigen met de genodigden. De eerste dag dat de treindienst voor het publiek werd opengesteld, 24 september, reden 1111 mensen van Amsterdam naar Haarlem en 723 mensen van Haarlem naar Amsterdam. Al spoedig werd de spoorweg aan de Amsterdamse zijde verlengd. In de haast van de eerste aanleg van het traject kon nog worden volstaan met het houten noodstation 'd'Eenhonderd roe', genoemd naar de herberg op die plaats en gelegen binnen de gemeente Sloten. Het was als noodstation gebouwd en slechts een zeer klein gedeelte stond op Amsterdams grondgebied. Vanuit Amsterdam kon men het bereiken langs de Haarlemmerstraatweg. In de trekvaart lag daar een vlotbrug, die uitsluitend voor voetgangers toegankelijk was. Verlenging van het traject werd lange tijd tegengehouden door de eigenaar van de herberg 'het Wapen van Amsterdam'. Uiteindelijk kon tegen niet geringe kosten deze uitspanning worden aangekocht. Op deze plek dan, circa vierhonderd meter ten oosten van 'd'Eenhonderd roe' werd toen bij de Willemspoort (Haarlemmerpoort) het gelijknamige station Willemspoort gebouwd. Het kopstation werd op 6 december 1843 officieel geopend. Ruim 75 jaar later zou bij de aanleg van de nieuwe brug 152 de aannemer van de onderbouw dit station nogmaals ontmoeten.



Situatie op 6-12-1843 met nieuwe Willemspoort en station.

De weg naast de vaart was vier meter breed met aan beide zijden bermen. In 1904 begon de EMS als voorloper van de NZH hier met de aanleg van een trambaan tussen Haarlem en Amsterdam. Tussen 1913 en 1928 veranderden de omstandigheden rond de aanleg van de trambaan geleidelijk; de lijn werd op een nieuwe baan aan de noordzijde van de weg gelegd. Hiertoe werd de trekvaart versmald en gedeeltelijk met zand aangeplempt. Zeker voor het deel in Amsterdam, met name ten behoeve van de gasfabriek, bleef de Haarlemmervaart echter een druk bevaren route, ook hier waren beweegbare bruggen noodzakelijk in verband met de hoogte van de vrachtschepen.



Omstreeks 1885 is de Haarlemmertrekvaart doorgetrokken naar de Singelgracht en werd er een draaibrug gebouwd, waarop een bovenleiding voor de tram werd gemonteerd. (foto gemeentearchief A'dam)

Het rondje om de brug

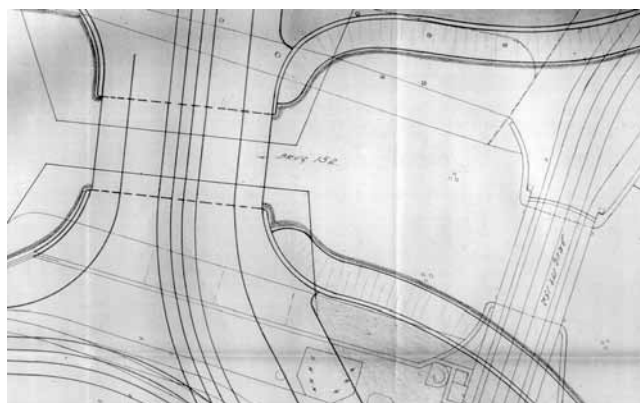
F.W. Conrad wordt ook genoemd als ontwerper van het station Willemspoort. Aannemelijk is het dat zijn naaste medewerker de architect Cornelis Outshoorn eveneens verantwoordelijk was voor de architectuur en dan met name voor de detaillering van het station. De aannemer was B. Goseling uit Haarlem; de aanneemsom bedroeg f 77.800. Het halfronde gebouw had een vestibule, een ruimte voor de kaartjesverkoop en aangrenzend een wachtkamer 1e en 2e klas en een aparte 3de klas wachtkamer. Een derde perron, uitsluitend voor goederen, was door middel van een draaischijf voor de wagons bereikbaar. De grootste breedte van de voorgevel bedroeg 28 meter. De beide perrons, die met een halve cirkel aan elkaar waren verbonden hadden een totale lengte van 250 meter. Voor de fundering werd gebruik gemaakt van 880 'dennen heimasten.' In het boek *Duizend jaar bouwen in Nederland* schrijft Ter Kuile: "Het Amsterdamse station vertegenwoordigde het archeologisch-correcte classicisme op een voor Nederland uitermate zeldzame wijze met zuilen zonder basementen." Het station werd in 1878 buiten dienst gesteld toen de spoorlijn uit Zaandam tot de hoofdstad was doorgetrokken. Voor de lijnen uit Haarlem en Zaandam werd dienaangaande een tijdelijk houten station gebouwd, Westerdok genaamd. Dit werd in 1889 gesloten wegens de ingebruikneming van het station Amsterdam CS.

De terreinen van de HIJSM werden toen geruimd tegen grond aan de Nieuwe Vaart en aan het Funen. De nu in het bezit van de gemeente gekomen terreinen werden bestemd voor de aanleg van een park en voor de bouw van een gasfabriek. De gasfabriek werd in 1885 voltooid;

op 14 september werd zij om 22.00 uur 'tot levering van gas in werking gesteld.' Tot de aanleg van het park werd al in 1886 door de gemeenteraad besloten, het duurde echter nog tot 1890 eer de gronden werden gehooft en de paden volgens de ingediende schetstekeningen werden aangelegd. In 1891 werd het park voor het publiek opengesteld, een jaar later werd aan de Houtmankade een hek geplaatst. Toen in 1886 de gemeente het binnen haar grenzen liggend deel van de Haarlemmerweg van het rijk had aangekocht, werd de Kostverlorenvaart tot de Haarlemmertrekvaart doorgetrokken en ook over die vaart werd een brug gelegd.

Op 13 april 1882 verkreeg Th. Sanders, civiel-ingenieur en bouwkundige, van de Minister van Waterstraet, Handel en Nijverheid, vergunning tot exploitatie van een stoomtram tussen Amsterdam en Sloterdijk. In 1888 werd de stoom vervangen door paarden. Drie jaar later nam de gemeenteraad het besluit de tramwagens, paardenstal en toebehoren over te nemen. Vanaf toen reed er een gemeentetram van het Nassauplein naar Sloterdijk. Deze lijn was de laatste in Amsterdam, die door paardenkracht werd geëxploiteerd.[11]

Bepaalde grondstukken van de Overbraker Binnenpolder moesten nog op stadspeil gebracht worden. Hiertoe werd besloten de scheiding van het stadswater en de boezem van Rijnland te verleggen van het kleine sluisje aan het begin van de Haarlemmerweg naar een ongeveer 1125 meter westwaarts te bouwen sluis.[12] Verder werd besloten de Haarlemmervaart recht door te trekken tot de Singelgracht - de oude verbinding over het kleine sluisje kwam hiermee te vervallen - en een brug te bouwen tussen de Nassaukade en de Houtmankade. Bij de uitvoering van deze besluiten is de situatie ontstaan die tot 1928 zou duren. In de *Generale Lijst van alle steenen en houten bruggen, schutsluizen, waterkeeringen, duikers en beeren, liggende binnen en onder de jurisdictie der Stad Amsterdam* uit 1837, is onder nr. 152 sprake van een "houten brug buiten de Haarlemmerpoort, aan den Hoogen Dijk, met Steenen Walhoofden". Vermeld wordt dat deze anno 1793 werd vernieuwd, hetgeen als *terminus ante quem* mag fungeren. De Hoogendijk was een andere benaming voor de Spaarndamsche Zeedijk. Het tracé van deze dijk wordt tegenwoordig gevolgd door de Spaarndammerstraat en de Spaarndammerdijk. Op een situatie-tekening van de Haarlemmerpoort, niet ouder dan 1843, is nabij het spoorwegstation Willemspoort het kleine schutsluisje te zien; aan de noordzijde van het station is een brug aangegeven, de enige die in het licht van de



Situatie in juli 1924 met ontworpen nieuwe Mirakelbrug nr 152 als vervanging van de oude draaibrug nr. 151.

plaatsaanduiding en dateringen als eerste voorganger van de huidige brug 152 in aanmerking vermog te komen. Op een vergelijkbare tekening, gedateerd 23 oktober 1837 en derhalve vlak vóór de bouw van het station, is tegen de zuidwesthoek van de herberg "Het Wapen van Amsterdam" hetzelfde sluisje getekend, aan de noordzijde ook hier de mogelijke eerste voorganger. Ook op het vroege plan voor een nieuwe Haarlemmerpoort dat de toenmalige directeur van het Stadsfabriekambt, Jan de Greef, op 16 oktober 1829 presenteerde is de situatie als hierboven aangegeven. Op dit plan is bovendien duidelijk de functionele voorganger van brug 151 te zien met de twee ophaalbruggen en de knikken in het tracé. Vooralsnog is er geen reden aan te nemen dat met de aanduiding 152 het brugdek over het genoemde sluisje bedoeld werd. Tenslotte zal later blijken dat voorafgaand aan de brug 152 van 1928 er ook nog sprake was van een draaibrug met hetzelfde brugnummer. Een situatietekening uit 1924 laat zowel de Kramerbrug zien als zijn voorganger de draaibrug. Beide bruggen hebben het brugnummer 152.[13]

De Willemspoort

*"De Poort waardoor men buyten rijdt,
Is prachtig uit Arduin gehouwen,
Een werkstuk van den ouden tijdt."*

Daniël Willink over de oude Haarlemmerpoort.

In de zeventiende eeuw had Amsterdam 26 bolwerken met molens. De toenmalige stad was toegankelijk door vijf grote en drie kleine poorten. Al deze poorten zijn verdwenen, behoudens twee latere opvolgers: de Muiderpoort en de Willemspoort, die in 1838-1840 naar een ontwerp in neo-classicistische stijl werd gebouwd ter vervanging van Hendrick de Keyser's Haarlemmerpoort. De Willemspoort werd gebouwd onder het bewind van de Commissaris der Stads Publieke Werken, Cornelis Alewijn, en in navolging van Weissman wordt aangenomen dat Bastiaan de Greef - zoon van de genoemde Jan de Greef - nauw bij het ontwerp betrokken is geweest. Enkele dagen voordat koning Willem II op 27 november 1840 Amsterdam bezocht werd de Haarlemmerpoort tot Willemspoort vernoemd. Ook de brug over de Singelgracht voor het Nassauplein werd naar hem genoemd. Om op de Haarlemmerweg te komen moest de reiziger eertijds door de poort van De Keyser waarvan de bouw



Bouw van de Mirakelbrug in 1928

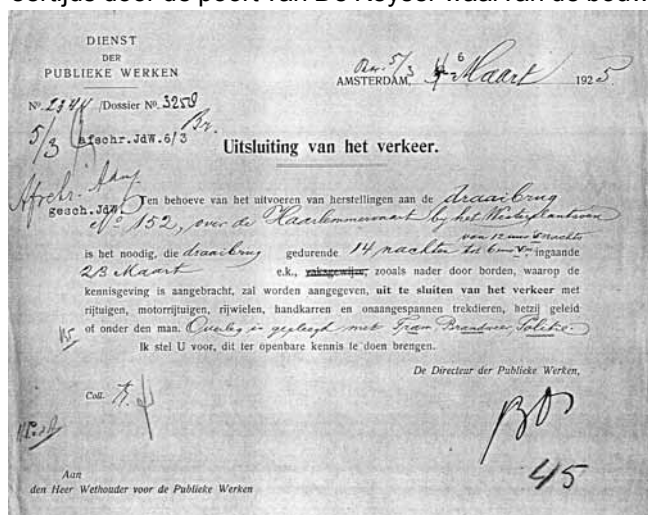
in 1618 werd beëindigd. De poort was opgetrokken in blauwe arduinsteen en had een sierlijke klokkentoren. De doorgang was donker en bochtig, zoals het defensieve poorten betaamt. De voorliggende smalle brug, de voorloper van 151, had zowel gemetselde delen als twee houten ophaalbruggen. Deze brug lag niet recht over de Singelgracht, doch had enkele bochten. De doorgang moet voor rijtuigen dan ook zeer hinderlijk zijn geweest; zowel binnen als buiten de poort stond een wachter rijtuigen aan te houden om te voorkomen dat er zich bij ongeregeld verkeer in de poort botsingen zouden voordoen.

Zoals ook bij de andere grote stadspoorten was het Haarlemmerplein een wagenplein, waarvandaan ook al in de 17de eeuw 'vrachtwagens' geregelde diensten onderhielden met de naburige steden. Op sommige oude stadsplattegronden ziet men deze wagentjes nog afgebeeld. Na de invoering van de jaagschuiten werd vertrokken naarmate zich reizigers voordeden. Deze zogenaamde 'snorwagens' waren op het Haarlemmerplein een laatste herinnering aan deze oude instelling.

Brugtype

De wipwaeg of bascule is een tuig dat onontbeerlyk is in elke gehoudene hofstede. Hoe zou men, zonder haer, het gewigt kunnen begrooten van de oogsten en van den mest die men bezigt, hoe over zyne middelen oordeelen, hoe de zwaarte vernemen van de dieren welke men mest.[14]

Er werd gekozen voor een basculebrug. Bij dit brugtype ligt een achterarm in het verlengde van de rijvloer (het val, de klap of de voorarm). Aan de achterarm of de staart is de ballast voor het contragewicht aangebracht. De brug draait om een horizontale as. Bij het openen gaat de staart naar beneden en draait in de basculekelder. In de negentiende eeuw kwamen basculebruggen gebruikelijk in dubbele uitvoering voor; de enkelvoudige basculebruggen werden in de twintigste eeuw algemeen toegepast, met een glorietijd vanaf omstreeks 1930.[15] Oude benamingen voor de basculebrug zijn wipbrug of klapbrug. In Amsterdam werden omstreeks 1860 enkelvoudige basculebruggen gebouwd over de Achtergracht in de Amstel en over de Grimburgwal in het Rokin. Rond 1923 werd de elektrisch aangedreven basculebrug ontwikkeld, waarbij het brugdek met een elektromotor werd bewogen. Bij dit type brug moest permanent een brugwachter aanwezig zijn, bij het ontwerp moest dan ook steeds een brugwachtershuisje aanwezig zijn. Acht van zulke bruggen werden tussen 1923 en 1950 ontworpen in de verbinding tussen het Nieuwe Meer en de IJhaven: de Schinkel - Kostverlorenvaart -



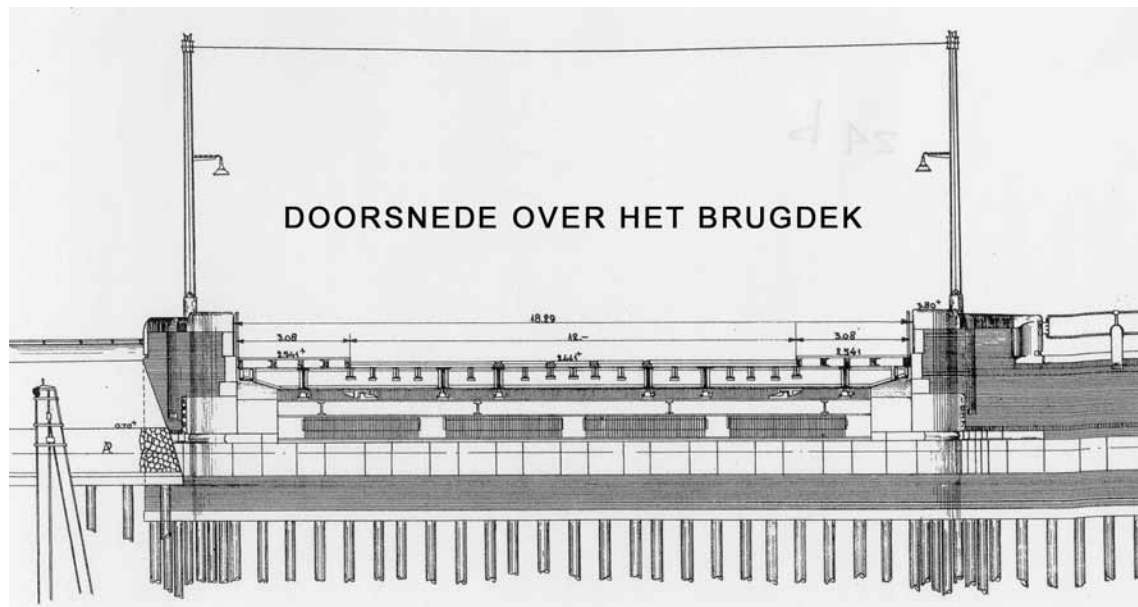
Missive d.d. 6-3-1925 voor het buiten gebruik stellen van de draaibrug voor het uitvoeren van herstellingen.

Singelgracht. Brug 152 was weliswaar een elektrisch aangedreven basculebrug, maar ontbeerde een eigen bedieningshuisje; de twee brugwachters van buurman 151 voorzagen in deze lacune en bedienden beide bruggen. De Mirakelbrug kon op de brug geopend worden vanaf een 'lessenaar', hier een kleine bedieningspaal aan de kant van het Nassauplein, aan de rechterzijde van de brug. Het gietijzeren zuiltje had onder een deksel met een diameter van circa 30 centimeter, een klein bedieningspaneel voor de

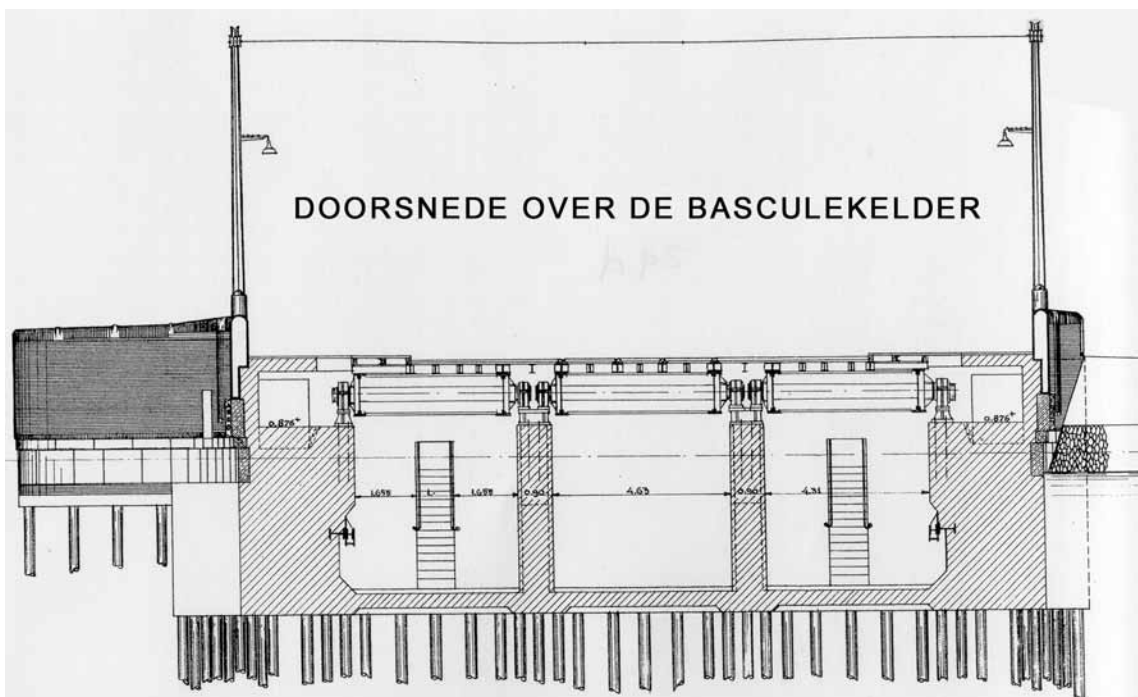
standen 'op' en 'neer'. Dit bedieningszuiltje stond aan de open zijde van de brug, het scharnierpunt en de kelder bevonden zich immers aan de noordzijde. De brugwachter had zo een beter zicht op het scheepvaartverkeer. Nadeel was dat in geval van nood - wanneer de brug met de hand neergedraaid moest worden - de wachter een grote omweg moest maken om de kelder te bereiken of een collega moest laten waarschuwen.[16] De voorganger van 152, de draaibrug, werd wel vanaf de bovenzijde van de brug met de hand door de brugwachters opengedraaid.

Een stevig gesprek dat aan de bouw vooraf ging.

De bouw van de bruggen 151 en 152 vormde aanleiding tot een heftige discussie in de gemeenteraad, waarbij het wel van de Amsterdamse arbeiders in het geding stond. Desgevraagd akkoord te gaan met de aanleg van beide bruggen leefde er bij verschillende raadsleden bedenkingen. Mevr. Van Zelm-van den Berg verklaarde: "(...) dat zij met deze voordracht natuurlijk accoord gaat. Zij vraagt evenwel, of er bij dit werk zooveel mogelijk rekening zal worden gehouden met de te Amsterdam heerschende werkloosheid, vooral onder de grondwerkers. Het is haar bekend, dat men voor dergelijke werkzaamheden nogal veel arbeiders van buiten laat komen. In het algemeen is spreekster hiertegen niet gekant, doch in verband met de werkloosheid te Amsterdam hoopt zij, dat Burgemeester en Wethouders ernaar zullen streven dat zooveel mogelijk Amsterdamsche arbeiders te werk zullen worden gesteld. Bij deze gelegenheid zou spreekster gaarne vernemen, wanneer ook de bruggen in Plan-West verbreed zullen worden. De voorzitter wijst er op, dat

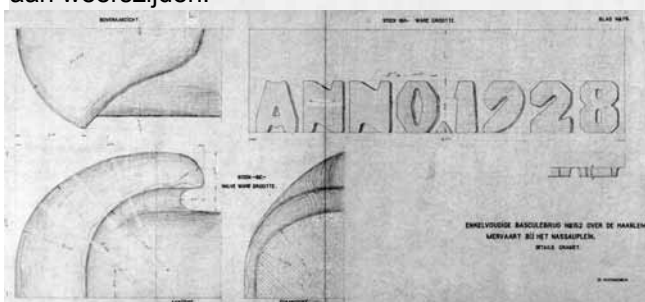


deze vraag met de onderhavige zaak niets uitstaande heeft en verzoekt mevr. Van Zelm-van den Berg zich aan de voordracht te houden." De wethouder Ter Haar antwoordde dat met betrekking tot haar verzoek, bij dit werk zoveel mogelijk Amsterdamse arbeiders te werk zouden worden gesteld. Het bleek dat het werk aan de laagste solide inschrijver zou worden gegund en dat deze verplicht was minstens 70% van zijn grondwerkers te Amsterdam aan te nemen. De Wethouder voor de Arbeidszaken had de kwestie toen juist bij B en W aanhangig gemaakt, of ook bij ander soort werken niet een overeenkomstige bepaling kon worden getroffen. Er bleek hieromtrent bij Amsterdamse arbeiders veel ongerustheid te bestaan. Volgens de wethouders was dit onterecht, maar des-ondanks zegde men toe, wanneer het ook maar even mogelijk was, in de door mevr. Van Zelm-van den Berg gewenste richting te streven. Omineus is de toegevoegde waarschuwing dat 'anderzijds men bij de aanbesteding van toch reeds kostbare werken niet al te veel bindende bepalingen mag maken'. Niettemin meent Ter Haar, dat mevr.



het beheer der Publieke Werken eerst alleen brug 151 vernieuwen en vervolgens nog maar eens te bekijken of het noodzakelijk was brug 152 ook geschikt te maken voor tram- en ander verkeer. Het zou anders lopen.

* 6 maart 1924. Directeur PW aan Jan ter Haar jr, wethouder PW, over brug 151: "Evenwel moet ik U erop wijzen, dat bij vernieuwing van de bestaande brug het onmogelijk is, hiervoor een ophaalbrug te ontwerpen, wegens de grote breedte (20 m) waarop deze brug is geprojecteerd." In 1922 werd nog het voorstel gedaan om niet alleen over te gaan tot de bouw van een nieuwe brede basculebrug, doch bovendien tot de bouw van een hoge beweegbare brug voor voetverkeer onmiddellijk daarnaast. Volgens de ontwerptekening zou dit een enkelvoudige ophaalbrug worden met hoge trappen aan weerszijden.



Detail van de granietblokken.

* 24 december 1924. Directeur PW aan directeur GW, GEW, GG: "Ik deel U mede, dat ik voornemens ben binnen niet te langen tijd bij B en W een plan in te dienen tot vernieuwing van de bruggen nos. 151 en 152, beide voor het Nassauplein, respectievelijk over de Singelgracht en de Haarlemmervaart, gelegen."

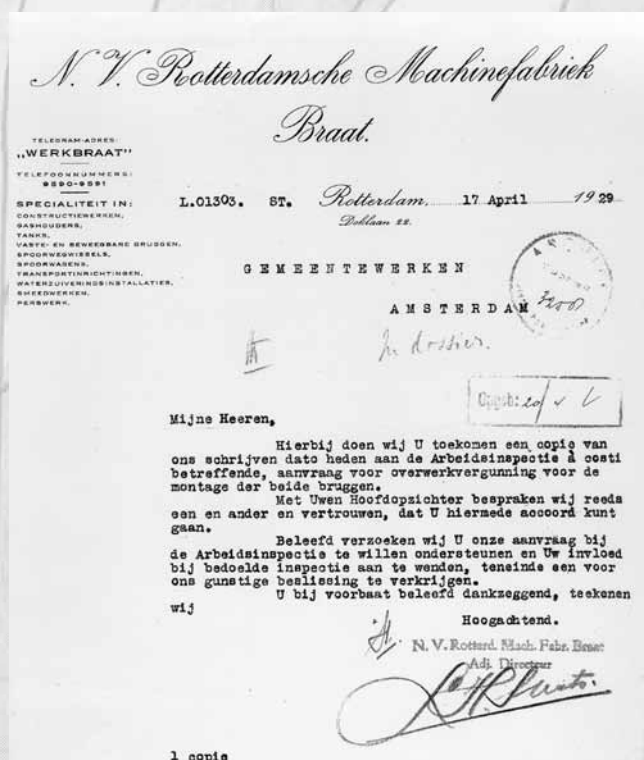
* 4 maart 1925. Directeur PW (Bos) aan wethouder PW, over de uitsluiting van het verkeer: "Ten behoeve van het uitvoeren van herstellingen aan de draaibrug no. 152, over de Haarlemmervaart bij het Westerplantsoen is het noodig die draaibrug gedurende 14 nachten van 12 uur 's nachts tot 6 uur vm, ingaande 23 maart e.k., zoals nader door borden, waarop de kennisgeving is aangebracht, zal worden aangegeven, uit te sluiten van het verkeer met rijtuigen, motorrijtuigen, rijwielen, handkarren en onaangespannen trekdieren, hetzij geleid of onder den man. Overleg is gepleegd met Tram, Brandweer, Politie."

* 11 maart 1927. Raadsbesluit tot de bouw en beschikbaarstelling van f 700.000: "Het bouwen van twee nieuwe enkelvoudige basculebruggen respectievelijk over de Buitensingelgracht vóór het Haarlemmerplein en over de Haarlemmervaart vóór het Nassauplein, ter vervanging van de bestaande bruggen no's 151 en 152 benevens het verleggen van de uitmonding der Haarlemmervaart in de Buitensingelgracht met inbegrip van de uitvoering der daarmee in verband staande werken van slooping, oevervoorziening, bestrating en beplanting." De toelichting bij het besluit gaat nauwkeurig in op de redenen van de vervanging van de bruggen. Niet alleen voldeden ze niet meer aan de eisen die het toenmalige verkeer eraan stelde, ook de te verwachten toename in verkeersdrukte in verband met de ontwikkeling van de stadsdelen buiten de singelgracht gaf aanleiding tot wijziging. Het toenemende verkeer vanuit westelijke en noordelijke richting maakte een rechtstreekse verbinding tussen Spaarndammerstraat en Nassauplein

wenselijk, door middel van een spoorwegonderdoorgang, geschikt voor zowel weg- als tramverkeer. De druk nam toe om brug 152 te vervangen. Van de zijde van de Gemeentetram werd hieraan toegevoegd dat er ernstige bezwaren zouden worden geformuleerd tegen een eventuele vertraging in de aanleg van een nieuwe brug 152. De bocht in de trambaan ten westen van 151 werd als te scherp ervaren. Omdat de bruggen stroomloos bereden werden moest in die bocht vaart gemaakt worden, hetgeen al tot ongelukken had geleid. De oplossing zat in het zorgen voor een recht stuk voor de brug of in het plaatsen van bovengrondse leiding op de brug. Op een basculebrug achtte men dit laatste echter esthetisch, economisch en technisch ongewenst. Het aanleggen van een recht stuk van ten minste 20 meter was alleen mogelijk als de trambaan rechtstreeks vanaf het Nassauplein geleid werd door de aangelegde spoorwegonderdoorgang. Zowel de hinderlijke bocht op het Nassauplein als die vóór de Houtmankade zouden dan komen te vervallen. Verder werd besloten de monding van de Haarlemmertrekvaart te verleggen - ook al vanwege de wensen van de scheepvaart - en de brug 152 bij vervanging iets westelijker te plannen.

Voor het verleggen van de vaart moest een kleine strook grond van het Westerpark worden opgeofferd; daartegenover stond dat aan de zijde van de Buitensingelgracht een stuk grond voor plantsoenaanleg beschikbaar kwam. Met een meer westelijk te bouwen nieuwe brug werd tijdens de bouw een hulpbrug onnodig, men kon immers van de oude 152 gebruik blijven maken.

Er werd al in een vroeg stadium aangegeven hoe de bouw zou verlopen. In de eerste periode, berekend op 6 à 7 maanden, zou het noordelijk landhoofd aangelegd worden met de kelder. Er moest daartoe wel een afdamming geslagen worden, maar men ging er vanuit dat schepen met een lengte van 50 meter en een breedte van 8 meter vanuit de Haarlemmervaart ongehinderd door



Brief van Braat aan Gemeentewerken Amsterdam met verzoek voor een overwerkvergunning.

konden varen naar het Westerkanaal. Vervolgens zou achter een nieuwe afdamming het tweede landhoofd aangelegd worden. De doorvaartbreedte zou teruglopen tot 7 meter, terwijl het niet samenvallen van de assen van de doorvaarten van de oude en de nieuwe brug 152 met zich mee bracht dat slechts schepen van hoogstens 30 meter lengte nog konden passeren. Deze tweede periode werd berekend op ongeveer drie maanden. In de derde periode, berekend op ongeveer 5 maanden, werd brug 152 geheel afgebouwd en in gebruik genomen,



N. V. „NATIONALE BETONBOUW“
 Hoofdkantoor: Den Haag, Vondelstraat 20 - { Giro 37133
 Bijkantoor: Amsterdam, Linnaeusparkweg 153 - Telefoon 53254. Telefoon 3460
UITVOERING VAN GEHEELE BOUWWERKEN

's-GRAVENHAGE, 6 Juni 1928

Aan de Directie der Publieke Werken,
 Afdeling Bruggen.
 Amsterdam.

Mijne Heeren,

In antwoord op Uw schrijven dt. 4 Juni 1928
 No. 4138, dossier 3258 Br., deelen wy U mede, met den inhoud daarvan, dus met de door U voorgestelde palenverrekking, geheel accoord te kunnen gaan.

Hoogachtend,

N.V. „NATIONALE BETONBOUW“
 De Directie

A. H. H. H.

Brief van de aannemer van de betonwerken.

gelijktijdig met brug 151. De vierde periode omvatte onder meer het slopen en opruimen van de oude draaibrug 152. Om hiervan de beide landhoofden tot de gewenste diepte te kunnen verwijderen waren opnieuw twee afdammingen nodig. Er werd begonnen met het slopen van het noordelijk landhoofd omdat dat het meest in de toekomstige aslijn van de Haarlemmervaart lag. Ook deze werkzaamheden gaven hinder aan het scheepvaartverkeer.

* 7 oktober 1927. Het maken van de bovenbouw voor de bruggen met 'bijbehorende werken' (bestek no. 52 van 1927) werd gegund aan de Naamlouze Vennootschap Rotterdamsche Machinefabriek Braat te Rotterdam, voor de som van f 135.410. Het bestek en Voorwaarden uit 1927 voor het maken van de bovenbouw noemt onder de uit te voeren werken onder meer het maken en stellen van de ijzeren bovenbouw van de twee 2 basculebruggen met afsluithekken, kokerbinten en verdere bijbehorende werken. Ook diende men de genoemde werken gedurende drie maanden na de eerste oplevering te onderhouden. De werken, bedoeld in dit bestek, omvatten niet het leveren en stellen van de

bewegingsinrichting van de bruggen. Onder paragraaf drie werd vermeld: "Het tweemaal meniën en driemaal verven in op te geven kleuren volgens aanwijzing van de door den aannemer te leveren ijzerwerken, voor zover zij niet gecementeerd worden". In 1928 kon de directeur PW een collega berichten dat bij het "ontwerpen en vervaardigen van de bewegingsinstallaties van de bruggen 151 en 152, de desbetreffende fabrieken thans zoover zijn gevorderd, dat ik U de bijgewerkte schakelschema's, van bovengenoemde bruggen ter goedkeuring kan toezenden."

* 1927. Het besluit viel om het leveren van 191.907 m³ graniet voor de beide bruggen te gunnen aan de laagste inschrijfter, zijnde de firma Ebeling en Teule, voor f 134,75 per m³. In de betreffende voorwaarden en bepalingen is bij brug 152 sprake van 'waterbanden, ankersteenen, hoekblokken, neutsteenen en trottoirbanden' van graniet; paragraaf 4 spreekt zich uit over de eisen die aan het graniet gesteld worden: lichtgeel of lichtgrijs van kleur en fijnkorrelig.

* 24 oktober 1927. Bericht van de aanvang van een werk. De directeur PW bericht zijn confrères van Gemeentelijke Waterleiding, -Telefoon, -Gasfabriek, -Electriciteitswerken en de Commissaris der Brandweer dat: "(...) door de afdeling Bruggen van mijn Dienst een aanvang is gemaakt met de uitvoering van de werkzaamheden, betreffende het maken van den onderbouw der enkelvoudige basculebruggen no. 151 en 152 (...)." Het werk stond onder leiding van ir. C. Biemond, die vanuit kamer 94 van het raadhuis het toezicht regelde. Overleg met de overige diensten was noodzakelijk vanwege hun betrokkenheid bij verschillende aspecten. Zo moest bij de aanleg van de bruggen niet alleen rekening worden gehouden met de kabels van de Rijkstelegraaf, maar ook met die van de Oorlogstelegraafverbindingen. In verband met het streven van een gecombineerd gebruik van tram- en lichtmasten schreef de directeur van de Gemeentetram: "ik heb de teekeningen behouden met het oog op het overleg, dat nog wel zal worden gepleegd omtrent het aanbrengen van seinlantaarns, zoals gebruikelijk bij alle



De Mirakelbrug in 1930 met de tram naar de Spaarndammerbuurt. (foto P.W. afdeling Bruggen)



Heiwerk voor het standbeeld van Domela Nieuwenhuis in 1931. (foto Gemeentearchief Amsterdam)

beweegbare bruggen met tramspoor alhier.”

* 26 mei 1928. De heer Fred. Schenck, directeur van Millars Timber & Trading Company Ltd te Antwerpen bestelde ten behoeve van de beide bruggen 45.104 m³ meskantbezaagd Jarrah en/of Karrihout voor het onderdek, de trottoirs, de balken en ribben. De Graaf verleende hem hiertoe opdracht, tot een bedrag van f 117 per m³. Schenk sluit ter aanmoediging van het gebruik van de betreffende houtsoorten bij: ‘Testimonies as to the uses of Karri and Jarrah for Engineering Constructional Purposes from Engineers and others. London 1903. Het hout voor de brugdekken/rijvoeringen werd geleverd door Maatschappij De Fijnhouthandel NV. Het Borneoteak moest volgens het bericht van gunning meskant gezaagd en goed rechtge-

schaafd worden aangeleverd. Voor de 15,836 m³ mocht men gaan tot een prijs van f 139 per m³, franco wal.

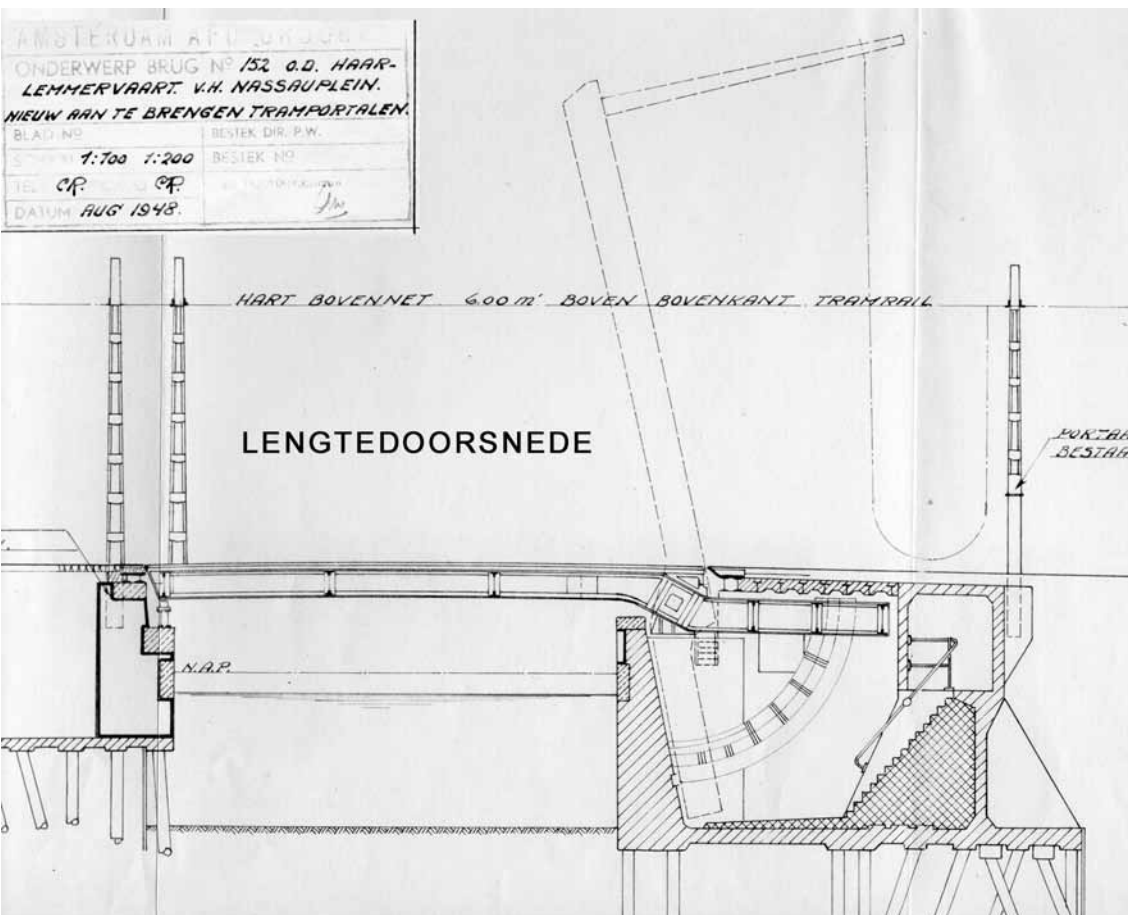
* 1928. Henricus Joannes Franciscus Smulders en Willem Hendrik Cos, directeurs van de NV Machinefabriek “Jaffa” v/h Louis Smulders & Co te Utrecht, ondertekenden de ‘Overeenkomst voor het leveren, stellen en gangvaardig opleveren van een inrichting tot het zoowel mechanisch als met de hand bewegen van de te bouwen enkelvoudige basculebrug voor gewoon verkeer over de Haarlemmervaart voor het Nassauplein te Amsterdam met bijbehorende werken.’ De complete levering beliep f 27.350 en bestond uit de bewegingsinrichting, de opzetinrichting, een pompinstallatie in den benedenkelder en een verlichtingsinstallatie voor de kelders. Bij brug 152 bevond de kelder zich aan de noordzijde, bij brug 151 aan de westzijde. Voor brug 151 leverde de NV Haarlemsche Machinefabriek v/h Gebr. Figee het bewegingswerk voor f 28.600. De fabriek “Jaffa” leverde en monteerde voor deze brug wel de verlichtings- en pompinstallatie.

* 21 februari 1929. Directeur PW aan zijn wethouder: “In verband met het keuren van materialen voor de bruggen aan het Nassauplein en in de Kinkerstraat is het noodig, dat door de Hoofdopzichter A.P. van der Brugge van mijn Dienst, een dienstreis wordt gemaakt naar Turnhout (België), Differdingen (Differdange, Luxemburg) en Hamborn (Westfahlen), aanvangend op Maandag 25 februari e.k. Ik verzoek U mij hiervoor Uw machtiging te willen verleen.” Een jaar eerder reisde van der Brugge voor een dienstreis af naar Osnabrück. De adjudant-hoofdopzichter J.G.-F. van Achterbergh ging op 25 september naar Middelburg voor het keuren van paalhout ten behoeve van de Nassaupleinbruggen.

* 6 september 1929. Extract uit het boek der besluiten van Burgemeester en Wethouders. “De Wethouder voor de Publieke Werken deelt aan de vergadering mede, dat voor de eenigszins feestelijke officiële opening



Ingang geneeskundige Dienst. Nu toegang tot het Westerpark. (foto P.W. Afdeling Bruggen)



der nieuwe bruggen bij het Nassauplein, op zaterdag 24 augustus j.l. door de hierna volgende vereenigingen enkele kosten zijn gemaakt ten bedrage als achter ieders naam vermeld t.w. door: Buurtvereniging Westerkwartier, Westers Harmoniekorps, Speeltuinvereniging Spaarndammerkwartier, Vereeniging Zuiderspeeltuin, Vereeniging Nassau, Buurtvereniging Haarlemmerpoort en omstreken." Ook de kosten voor het plaatsen van de muziktent en het aanbrengen van vlaggen, respectievelijk f 58,88 en f 19,05 en de door de afdeling beplanting gemaakte kosten (f 50) kwamen voor rekening van de gemeente, ten laste van het krediet voor de vernieuwing van de bruggen.

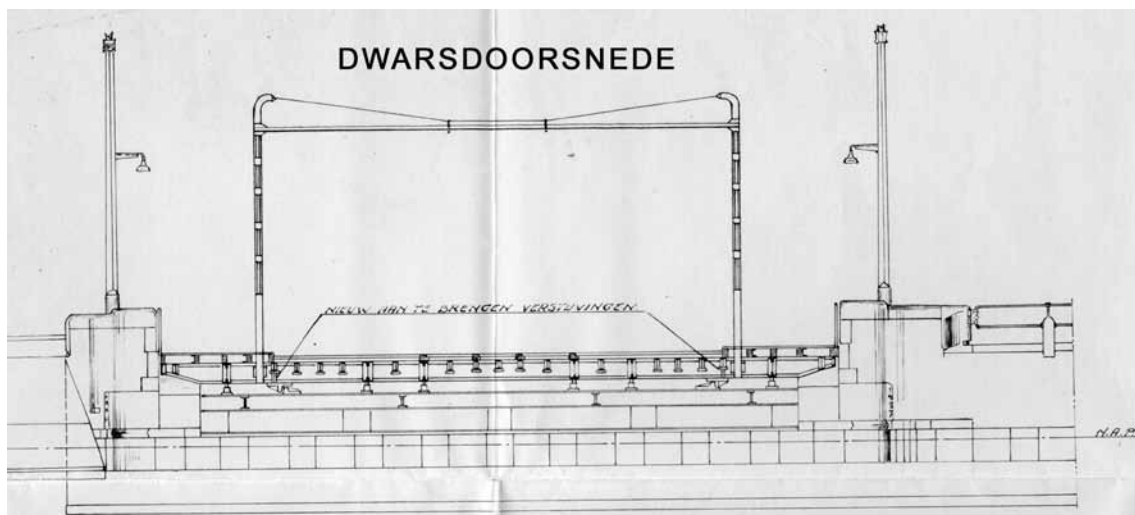
* 27 mei 1929. Directeur Gemeentetram aan directeur PW: "Naar aanleiding van uw schrijven van 18 Mei jl., deel ik U mede, dat de werken voor de bruggen Nassauplein weliswaar hun voltooiing naderen, maar dat die voor mijn dienst eerst kortelings begonnen zijn."

* 11 oktober 1929. Haast was bij de bouw geboden. Directeur der Gemeente Gaswerken aan directeur PW: "Onder herinnering aan (...) uw antwoord (...) dat de stand der uitvoering van het bruggenplan Nassauplein de verwachting wettigt, dat een 400-tons schip op 16

oktober de Haarlemmervaart zal kunnen opvaren, deel ik U mede, dat dezerzijds opdracht is gegeven tot levering in de laatste week deze maand van de voor de gaszuivering noodige ijzeraarde. Tot een hoeveelheid van 400 ton. Naar mij bericht wordt kan deze levering slechts geschieden in een schip van 500 à 600 ton inhoud."

In groen potlood voegt de ontvanger in de kantlijn snedig toe: "Waarom?" In juli van dat jaar werd al gewaarschuwd dat elke maand uitstel van de opening van de doorvaart de gemeentelijke gasfabriek op duizenden gulden schade zou komen te staan.

* 20 december 1929. De onderbouw der enkelvoudige basculebruggen 151 en 152 werd opgeleverd door de NV Nationale Betonbouw te 's-Gravenhage volgens bestek No.44 van 1927. Op 23 september van dat jaar werd het werk -aan deze firma gegund voor de som van f 368.000. Namens de firma ondertekenden de aannemer/directeur H.A. de Haas en verder de borgen G. Nollen, aannemer te 's-Gravenhage, en J.H. Heymerink, aannemer te Nijmegen. Het Bestek en Voorwaarden voor de onderbouw vermeldt onder de uit te voeren werken onder meer: 'Het sloopen van de dubbele basculebrug no.151 en de draaibrug no.152 voor het Nassauplein respectievelijk over de Singelgracht en de Haarlemmervaart met basaltglooiingen en een deel der aansluitende walmuren.' Bij de sloopwerken van brug 152 werd met name genoemd: 'Het sloopen van het beweegbaar gedeelte. Het sloopen van het Noordelijk landhoofd en het trekken der oude



palen, ook die, welke zich in de doorvaart bevinden. Het sloopen van het Zuidelijk landhoofd tot op A.P. en het maken van een sloof voor de rioleering in idem.' In de overeenkomst was sprake van een bijzondere clause, waarin werd beschreven dat indien bij de ontgraving of bij het heikwerk oude vesting- of sluiswerken moesten worden verwijderd, de aan deze verwijdering verbonden meerdere kosten naar billijkheid zouden worden vergoed. Men vond inderdaad funderingen en hoewel niet van vesting- of sluiswerken stuurde de directeur PW, W.A. de Graaf, toch aan op een tegemoetkoming in de kosten. De aannemer had nauwkeurig de kosten bijgehouden van het extra werk, f 9.362,20. De aangetroffen funderingen waren voor een groot deel afkomstig van het oude station van de H.I.J.S.M. Uit de funderingsput voor de kelder van brug 152 zijn circa 50 oude heipalen met kespen en balken verwijderd. In de nieuw gegraven invaart voor de Haarlemmervaart werden behalve de palen van het landhoofd van de oude draaibrug - die op het bestek ook vermeld stonden - ook nog circa 170 heipalen aangetroffen, evenals een grote hoeveelheid zwaar funderingshout. Ook uit de sleuf voor het verbindings-riool tussen het rioleringsnet van de Spaarndam-merbuurt en het bestaande riool in de Nassaukade moest een grote hoeveelheid funderingshout en metselwerk worden gesloopt.

* 1929. W.A. de Graaf als directeur PW: "(...) deel ik u mede, dat het wegnemen der hinderlijke bomen zal geschieden tegelijkertijd met de wijziging van den ingang van het Westerpark. (...) In elk geval worden de bomen weggenomen voor ze weer in blad staan."

* 1931. Directeur PW aan directeur Gemeente-Electriciteits Werken: "De twee nieuwe basculebruggen vóór het Nassauplein verbruiken belangrijk meer stroom, dan de brug vóór de Zeilstraat. De toename van het stroomverbruik is veel grooter dan m.i. in verband met de toename in de afmetingen en de gewijzigde constructie van het beweegbare gedeelte en het bewegingswerk verwacht kan worden. Aangezien het voor mij van veel belang is te weten aan welk onderdeel van de installatie de belangrijkste toename van het stroomverbruik is toe te schrijven, verzoek ik U, mij te willen berichten of het mogelijk is, een gespecificeerd onderzoek naar het stroomverbruik (...) te doen instellen." De directeur GEW antwoordde: "Van de bruggen Zeilstraat en Haarlemmervaart (152) geschiedt de beweging uitsluitend door een der beide motoren.

Aan de brug Willemspoort (151) zijn in den regel de beide motoren gelijktijdig in bedrijf. Uit de metingen blijkt wel, dat het voor de bruggen no. 151 en 152 benodigde vermogen sterk afwijkt van dat voor de brug voor de Zeilstraat."

* 1956. De directeur A. van Walraven: "Op grond van overwegingen in bovenstaande geest ben ik voornemens aan het Gemeentebestuur voor

te stellen, de vervanging van de afsluithekken door afsluitbomen van de brug no. 151 over de Singelgracht (Willemsbrug) in de tweede helft van het volgend jaar te doen uitvoeren. Voor wat betreft de andere door U genoemde brug, te weten over de Haarlemmervaart voor het Nassauplein no. 152, (Mirakelbrug), geldt, dat er verscheidene bruggen in de stad zijn, waarvoor vervanging meer urgent is en welke op grond daarvan waarschijnlijk voorrang zullen verkrijgen." In datzelfde jaar schrijft de directeur van het Gemeentelijk Energiebedrijf aan de dienst PW met betrekking tot het wegnemen van de portalen op de landhoofden van de Willemsbrug en de Mirakelbrug: "Daar het ingevolge de opheffing van tramlijn 12 in Uw voornemen ligt, bovengenoemde portalen te slopen, verzoeken wij U de verticale kolommen te handhaven. Ten behoeve van de openbare verlichting kunnen dan tussen deze kolommen spandraden worden aangebracht, waaraan de armaturen komen te hangen. Met het oog op de verlichting van het wegdek der bruggen zou dit een gunstige oplossing zijn, welke zonder grote kosten verwezenlijkt kan worden en naar onze mening tevens esthetisch verantwoord is."

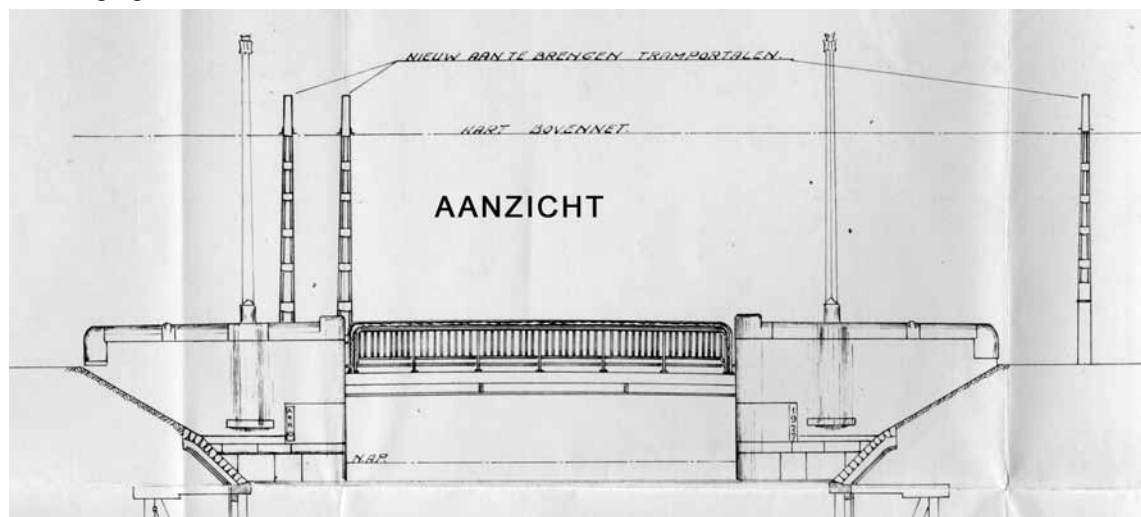
M.M. Bakker

Met dank aan

Cor Apeldoorn, Peter Paul de Baar, M.A.M. Elsenburg, Eugène van Heijst, Martin Honig van den Bossche, J.A. van den Hoek Ostende, G.H. Keunen, P.J. Meertens-Instituut, Philip Schutte, Meindert Stokroos, Hans Stoovelaar, Ton Witte, Henk Zantkuijl.

Noten

1. Overigens ging niet iedereen te voet. De Noord-Hollandsche tramwegmaatschappij stelde in de nacht van de bedevaart extra wagens ter beschikking en ook aan de nachtposttrein werden enkele personenwagens gekoppeld. Voets 1948, p.28,29.
2. 'Een dichtelijk bruggenbouwer verjaart. Architect P. Kramer zeventig jaar', in: *Algemeen Handelsblad*, 30 juni 1951. Geciteerd in De Wagt 1999, p.33.
3. Kohlenbach 1994, p.11.
4. Retera 1927, p.25.
5. Kohlenbach 1994, p.170.
6. A.W. Bos, 'De vraagstukken welke de moderniseering van de binnenstad van Amsterdam beheerschen',



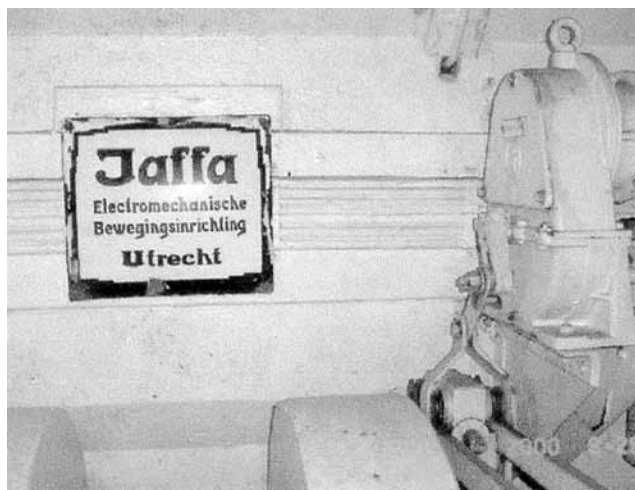
- in: *Bouwkundig Weekblad*, deel II (1925), p.133 en III (1925), p.145. Geciteerd in De Wagt 1999, p.21.
7. Van der Ham 1989, p.14.
 8. Wagenaar 1767, deel V, boek II, p.110.
 9. Keuning 2000, p.210.
 10. Van der Ham 1989, p.64.
 11. Op 7 augustus 1916 werd deze lijn door de 'electrische' als lijn 12 vervangen.
 12. Van Eck 1948, p.32.
 13. De tekening werd ondertekend door de hoofdingenieur en betreft 'Situatie Bruggen Nassauplein'. Behoort bij de Missive Dir. P.W. No.6703/Doss.3258, dd. 22/7/1928, afd., minuut Handelsinrichting Havenmeester, Bruggen Nassauplein (GAA).
 14. Tijdschrift *Akkerbouw*, 19 juni 1859 (WNT).
 15. Oosterhoff 1999, pp.63,64.
 16. In de na-oorlogse periode werd de brugwachter in het brugwachtershuisje op brug 151 door de portier gebeld wanneer een schip de gasfabriek verliet in de richting van de Mirakelbrug. Er was dan amper tijd de brug te voet te bereiken, het wegverkeer te stremmen en de brug vanaf de bedieningszuil te openen. Het open-draaien van de brug met de noodbediening gebeurde hoogst zelden en was voor de brugwachters een dermate zware lichamelijke beproeving dat van omstanders assistentie kon worden verlangd. (Vriendelijke mededelingen Philip Schutte en Ton Witte, laatstgenoemde heeft als brugwachter de Mirakelbrug nog bediend).
 17. Algemeen Alfabetisch register op het Gemeente-blad van Amsterdam, 1927, Vernieuwing van bruggen bij het Nassauplein over de Buitensingelgracht (...) II 581.

Literatuur en bronnen

- Archief Dienst Publieke Werken, GAA, archiefnr. 1285-1286, depot 63, stelling 62, kast 7, plank 1, dossier 3258, portfolio 1 en 2 betreft brugnr. 151 en 152 (en 132).
- M. Beerman (red.), R. de Jong, C. de Kuijper e.a., *Het Amsterdams Beeldenboek*, Amsterdam 1996.
- W. de Boer, P. Evers, *Amsterdamse bruggen 1910-1950*, Amsterdam 1983.
- J.W. van Dal, *Architectuur langs de rails. Overzicht van de Stationsarchitectuur in Nederland*, Deventer/Kluwer Technische Boeken 1981.
- J. van Eck, *De Amsterdamsche Schans en de Buitensingel*, in samenwerking met KOG, A'dam 1948.
- A.M. van Gelder, *Amsterdamse straatnamen, geschiedkundig verklaard*, Amsterdam 1913
- J. Ter Gouw, *Amsterdam, oorsprong en afleiding van de namen (...)*, Amsterdam 1859.
- W. van der Ham, *Tot gerief van de reiziger, vier eeuwen Amsterdam-Haarlem*, 's-Gravenhage 1989.
- J.E. van Heemskerck van Beest, 'Honderd jaar Publieke Werken', in: *Ons Amsterdam*, 1950/1, pp.25-121.
- Inventarisatie van het archief van P.L. Kramer, 1915-1954, door H. Vaessen, Nederlands Architectuur Instituut, Amsterdam 1991. I/ Tekeningen/A/inv. nr.35: "Willemsbrug" aan het Nassauplein over de Singelgracht, 1925 en z.j.,

brugnr. 151, 4 bladen.

- Inv.nr. 36: Brug aan het Nassauplein over de Singelgracht 1925 en 1926, brugnr. 152, 2 bladen. [Opmerkelijk zijn naast de te verwachten ontwerp-tekeningen voor bruggen en gebouwen met name het ontwerp voor een sneeuwpluig, de feestversiering voor Amsterdam in 1937, een slootbruggetje in de polder (1933) en het monument voor het Nederlands Zee Reddingwezen te Den Helder]
- Inventaris van het archief van het Gezelschap van de Stille Omgang te Amsterdam, door P.J. Margry, GAA-archief 1320
- K.J.B. Keuning, *Geschiedenis van de wegen tussen Rijn en IJ*, Haarlem 2000.
- B. Kohlenbach, *Pieter Lodewijk Kramer 1881-1961, architect van de Amsterdamse School*, Naarden 1994.
- J.H. Kruizinga, *Amsterdam, stad der duizend bruggen*, Naarden 1973.
- P.J. Margry, *Amsterdam en het Mirakel van het Heilig Sacrament, Van middeleeuwse devotie tot 20ste-eeuwse Stille Omgang*, Amsterdam 1988.
- J. Oosterhoff (red.), *Bruggen in Nederland 1800-1940, deel III, Beweegbare bruggen*, Utrecht 1999.
- M. Ree, 'Piet Kramer', in: *Ons Amsterdam*, 1970, pp.9-11.
- W. Retera, *P. Kramer*, Amsterdam 1927.
- H. Romers, *De spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*, Zutphen 1981.
- M.L. Stokroos, *Een "akelig ding": De lotgevallen van de Willemspoort uit Amsterdam het beschouwen waard*, p. 133-143, Amsterdam 1993.
- B. Voets, H. van Noord, 'Het verhaal van een honderdjarige', in: *Ons Amsterdam*, 1981/2, pp.34-45.
- B. Voets, *De Stille Omgang en het Begijnhof*, Alkmaar/Amsterdam 1948.
- J. Wagenaar, *Amsterdam in zyne opkomst, aanwas, geschiedenissen, voorregten, koophandel, gebouwen, kerkenstaat, scholen, schutterye, gilden en regeeringe*, Amsterdam 1767, reprint 1971/1972 Alphen a/d Rijn/Amsterdam.
- W. de Wagt, *De Zeilbrug over de Schinkel, Geschiedenis van een Amsterdamse brug*, Utrecht 1999.



Bord Jaffa machinefabriek