

Publieke werken

Ten gevolge van de enorme stadsuitbreiding na de Eerste Wereldoorlog moest ook de Dienst der Publieke Werken grote activiteit ontplooiën. De nieuwe wijken dienden immers te worden voorzien van bestrating, riolering en straatmeubilair; er waren scholen en badhuizen nodig en nieuwe kantoren voor gemeentelijke diensten. Amsterdam is een stad van grachten en kanalen, daarom moesten in de nieuwe wijken bruggen komen. Bovendien moesten de bruggen in de oude stad grotendeels worden vernieuwd in verband met de nieuwe verkeerseisen (opkomst van de auto). Om deze taak te kunnen volbrengen moest de staf van Publieke Werken worden uitgebreid. De projecten ontstonden in teamverband; meestal werden op tekeningen de namen van de ontwerpers niet genoemd. Van al deze verschillende bouwactiviteiten van de Dienst der Publieke Werken zullen enkele voorbeelden, typerend voor de Amsterdamse School, besproken worden.

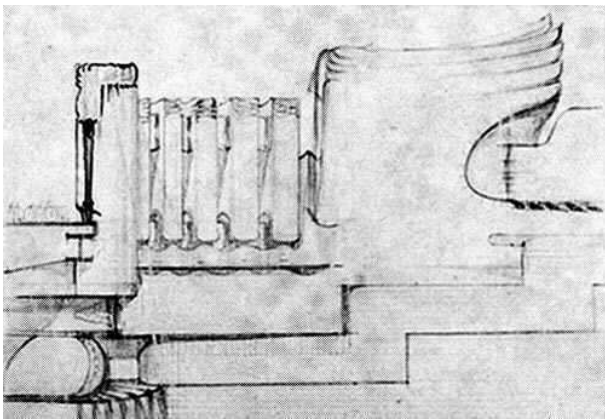
Huisvesting gemeentediens



N. Lansdorp, stadhuisvleugel, Oudezijds Voorburgwal

Op 5 mei 1920 besloot de gemeenteraad tot het bouwen van een nieuw dienstgebouw voor de Gemeentetram. Het in 1822 door de Amsterdamsche Omnibus Maatschappij gestichte gebouw aan de Stadhouderskade was te klein geworden ten gevolge van de snelle uitbreiding van het kantoorpersoneel. Het nieuwe gebouw verrees aan de Singelgracht tegenover het begin van de Overtoom. Hierdoor werden de plannen om het verkeer naar de binnenstad via de Overtoom en de te dempen Leidsegracht te leiden, gedwarsboomd. Voor de bouw werd een deel van het Leidse Bosje opgeofferd en de Singelgracht iets versmald. Het gebouw, dat 150 man personeel zou moeten herbergen, is ontworpen door P.L. Marnette en werd in december 1923 in gebruik genomen. Het ziet er van buiten nog precies zo uit als in die jaren. De gevel is symmetrisch. In de hoeken, gevormd door de gevel en de vooruitspringende vleugels, bevinden zich de trappenhuisen. Deze zijvleugels hebben afgeronde hoeken en de ramen volgen dit profiel. Typisch voor de Amsterdamse School zijn de driehoekige ramen van de voorgevel. De pilasters, met natuurstenen maskers bekroond, geven de voorgevel een verticaal accent. De reliëfs op de kleinere pilasters van de benedenverdieping hebben betrekking op het vervoerswezen. Marnette bouwde eveneens het Bureau Verkeerswezen der Politie (tegenwoordig: Bureau van parkeer- en kinderplicht) aan de Overtoom. De snelle ontwikkeling van het verkeer maakte het noodzakelijk een afzonderlijk bureau te bouwen waar de grote vrachtwagens gewogen en alle andere motorrijtuigen aan een onderzoek onderworpen konden worden. Het ontwerp dateert uit 1923 en het gebouw werd in 1924 voltooid. In de natuurstenen onderpui flankeren twee grote, houten dubbele deuren een ronde portiersloge. De over de gehele breedte van de gevel lopende ladderramen (eerste en tweede etage) zorgen voor een horizontaal effect. Opvallend zijn de twee kleine raampjes die het gesloten gevelvlak van de derde verdieping doorbreken. De gevel welft aan beide zijkanten naar voren; de ramen volgen deze lijn. Hoewel er plannen bestonden voor de bouw van een nieuw raadhuis op de Weteringschans bij de Vijzelstraat, waarvoor in 1922 door Heineke, Kuipers en A. Boeken verschillende ontwerpen gemaakt zijn, besloot de gemeenteraad op 13 juli 1922 toch tot de bouw van een nieuwe vleugel aan het bestaande stadhuis. Dit besluit deed in de archi-

tectenwereld veel stof opwaaien onder andere omdat een aantal mooie oude grachtpanden hiertoe moest worden afgebroken. Ondanks deze bezwaren kwam de nieuwe vleugel tot stand, in de jaren 1923-1926, naar een gezamenlijk ontwerp van de architecten ir. A.R. Hulshoff en N. Lansdorp. Het sluit aan bij het oude stadhuisgedeelte en loopt tot de Sint Agnietenstraat. De onderbouw bestaat uit graniet, het overige gedeelte van de gevel is uitgevoerd in baksteen.



P.L. Kramer, ontwerpschets voor de brugleuning Leidseplein/ Singelgracht, rood potlood

Scholen

Van de door de Dienst der Publieke Werken voor de nieuwe woonwijken ontworpen scholen zijn er een aantal die stijlkenmerken van de Amsterdamse School vertonen. Meestal komt het neer op een vrij neutrale 'ambtelijke vertaling' van die stijl. De scholen waren tenslotte het resultaat van teamwork, bovendien moesten de ontwerpers zich houden aan de wettelijke eisen voor scholenbouw. Soms wordt in de literatuur voor een bepaalde school de naam van een architect genoemd; meestal beperkte zijn bemoeienis zich echter tot de gevel. Zo staan de scholen in de Dintel- en Dongestraat (1928-1929), de school in de Jan Lievensstraat (1920) en de school aan de Wingerdweg (1925-1926) op naam van architect Lansdorp. Uit de plattegrond van de School voor Schipperskinderen aan de Droogbak (1925) blijkt hoe de gevel als een soort mantel met veel ronde hoeken om de eigenlijke constructie is geplooid. De gevel is, aan de zijden die op de foto zichtbaar zijn, erg plastisch. Aan de kant van het toenmalige sportveld (waar alle lokalen op uitkijken) ziet het er minder spannend uit, met monotone rijen ramen. Van de Technische School aan de Baarsjes- en Postjesweg (1924) is de gevel ontworpen door A.J. Wester-

man. Deze heeft, door onregelmatigheid in raamgrootte en door monumentale asymmetrische hoekafsluitingen een Amsterdamse-Schooloplossing gevonden voor dergelijke onvermijdelijk raamrijke gevels. De kracht van de door de Dienst der Publieke Werken ontworpen gebouwen, dus ook de scholen, ligt over het algemeen in de zorgvuldige afwerking en detaillering. Hildo Krop (stadsbeeldhouwer) heeft veel scholen voorzien van gevelsculptuur, zoals de HBS aan de Jozef Israëlskade (1924). Ook de mannen- en vrouwenfiguur naast de ingang van de Technische School aan de Baarsjesweg zijn van Krop.

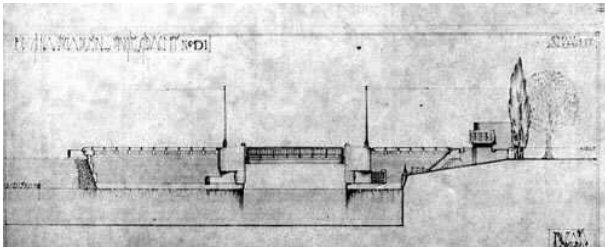


School voor schipperskinderen Droogbak, zijaanzicht, ontwerp Dienst P.W.

Bruggen

P.L. Kramer (1881-1961), een van de belangrijkste architecten van de Amsterdamse School, werd al in 1917 door ir. W.A. de Graaf benoemd tot esthetisch adviseur bij de afdeling bruggen van de Dienst der Publieke Werken. Hij zou deze functie tot 1952 blijven vervullen. Zijn taak was de nieuwe te bouwen bruggen een esthetisch verantwoorde vorm te geven. In de periode van 1917 tot 1952 heeft Kramer vrijwel alle Amsterdamse bruggen (circa 500) ontworpen. Onder dit aantal vallen ook de ongeveer honderd houten bruggen in het Amsterdamse Bos. Uit deze enorme hoeveelheid worden enkele, in vormgeving typerend, nader belicht. Juist omdat een ieder die in Amsterdam op pad is

wel een brug van Kramer tegen moet komen, zijn enkele tekeningen van de ontwerper als afbeeldingen gekozen. Een der eerste van Kramer's schepingen is de brug Keizersgracht/ Vijzelstraat (1922).



P.L. Kramer, ontwerp van de brug Nassauplein/Singelgracht, potlood

Het meest opvallend zijn de massieve natuurstenen pylonen op de landhoofden en de uitvoerig gedetailleerde leuning. Op een detail van deze leuning, is duidelijk te zien welk een vakmanschap er nodig was om dergelijk smeedwerk te vervaardigen. De brug Singelgracht/Leidsebosje (1924) heeft weer dezelfde hoofdkenmerken als de vorige, namelijk de natuurstenen verzwaringen op de landhoofden en de gedetailleerde leuning. Was het beeldhouwwerk aan de brug Keizersgracht/ Vijzelstraat nog vrij strak, hier is alles veel speelser, haast uitbundig. In alle versiering, zowel beeldhouwwerk als het smeedwerk van de leuningen, is de golving van het water te herkennen. Het beeldhouwwerk van deze brug is, zoals bij de meeste bruggen van Kramer, uitgevoerd door Hildo Krop.

Een ander voorbeeld van de bruggebouwkunst van Kramer is de brug Amstelkanaal/Amsteldijk (ontworpen 1917, voltooid 1927). Ook hier zien wij weer de verzwaring van de landhoofden nu echter niet door middel van natuurstenen pylonen, maar door twee GEB-huisjes, die een geheel vormen met de brug. De tekening van de brug Singelgracht/Nassauplein, 1925, is interessant omdat wij hier zien dat Kramer niet alleen de brug ontwierp, maar ook de omgeving. De bomen en andere begroeiing, die wij hier getekend zien, moesten ook werkelijk geplant worden. Het is buiten kijf dat een dergelijke manier van bruggebouw bijzonder kostbaar was. De bruggen gebouwd na omstreeks 1930 (crisis) zijn dan ook veel eenvoudiger in detaillering en vormgeving. De versieringen in beeldhouwwerk, smeedwerk en metselwerk, hoofdkenmerken van de Amsterdamse School, ontbreken hier bijna geheel.

Straatmeubilair

Van het straatmeubilair dat door de Dienst der Publieke Werken is ontworpen, treft men nog veel in de stad aan. De bekende staande, ronde blauwe girobus is ontworpen in 1918 door Anton Kurvers, die in 1926 ook het kleinere hangende model ontwierp. Tegen de huizen ziet men nog op veel plaatsen de groene GEB-transformatorkasten, evenals bij de taxistandplaatsen de taxitelefoons, die dezelfde vormgeving hebben, zij het dat deze los staan.

Uit deze periode stammen ook het urinoir op het Valeriusplein en het iets latere urinoir op de Oudezijds Voorburgwal tegenover het stadhuis dat als decoratief element een beeldje van Hildo Krop heeft, en waarvoor een straatlantaarn staat, die in 1922 door Hulshoff is ontworpen. Architect Kramer ontwierp in 1925 voor Publieke Werken de (onlangs verdwenen) kiosk met toiletgebouwtje op het Weesperplein.

Voor de bouw van dertig nieuwe kiosken stelde de gemeente in juli 1924 een krediet beschikbaar van f 70.000. Het aantal werd later teruggebracht tot 25, waarvan er tien werden ontworpen door Jan de Meijer en vijftien door N. Lansdorp. Het ontwerp van De Meijer had een rondlopende, dat van Lansdorp een trapezoidaal toelopende voorzijde. Op 1 januari 1926 werden ze in gebruik genomen. In tegenstelling tot de vóór deze tijd dienstdoende kiosken bevatten de nieuwe een w.c., men kon er drinkwater krijgen en er was enige ruimte gereserveerd om beschut van de publieke telefoon gebruik te maken. De laatste jaren zijn veel van deze kiosken verdwenen, onder andere op de Nieuwezijds Voorburgwal tegenover het Paleis, op het Leidseplein voor het politiebureau en op de hoek Paulus Potterstraat/Van Baerlestraat.



Jan de Meijer, Kiosk aan de Amsteldijk