STADS HERSTEL
VRIENDEN

In 1863 lagen in de Waalseilandsgracht voor de Binnenkant de palen voor Amsterdamse funderingen. Jacob Olie.

DE AMSTERDAMSE HAVEN DE GESCHIEDENIS EN STADSHERSTEL MONUMENTEN

ZEE HAVEN DAGEN AMSTERDAM 22

ZEEHAVENDAGEN WANDELING JUNI 2022

STADSHERSTEL CONSERVEERT OOK DE SCHEEPVAART GESCHIEDENIS VAN AMSTERDAM

Welkom bij de Zeehavendagenwandeling van Stadsherstel Amsterdam. U wandelt bij deze wandeling van ons monument in restauratie: Het NACO-huisje naar het eindpunt waar u lekker op het terras kunt zitten het Markerhuisje. U kunt daar speciaal voor deze vier dagen een kopje koffie/thee krijgen voor € 6,-. Of loop nog even lekker door en drink zoals een echte zeeman een biertje bij onze sociale bierbrouwerij De Prael, in de Oudezijds Armsteeg vlakbij het Centraal Station.

Alle Stadsherstelmonumenten die u onderweg tegenkomt hebben een geschiedenis met de Zeevaart. Hoe dat komt dat leest u in het introductieverhaal op de volgende pagina's.

Onderweg komt u meer dan dertig monumenten van Stadsherstel tegen, we hebben inmiddels meer dan 750 monumenten in en rond een kring van 45 kilometer om Amsterdam gered, gerestaureerd, herbestemd en beheerd. Vaak zijn het ook monumenten die een publiekstoegankelijke functie hebben en waar u binnen kunt kijken.

Zo zijn op de route de volgende panden geopend:

Alle vier de dagen
- NACO-huisje van 11-14 uur
- Markerhuisje van 12-18 uur

Alle dagen behalve zaterdag:
-Museum 't Kromhout, tussen 12 en 16 uur. Op donderdag gratis en zaterdag en zondag voor de ½ van de prijs incl. rondleiding

Alle dagen behalve op zondag:
-Oosterkerk, alle dagen behalve op zondag tussen 12 en 16 uur

1 Panden van Stadsherstel open voor bezoek

2 Panden van Stadsherstel

Panden open voor gebruik van toilet.

Meer informatie en verhalen over de panden vindt u op **www.stadsherstel.nl/allemonumenten**

DE MARITIEME ERFENIS VAN AMSTERDAM ZIT GEBEITELD IN ONZE PANDEN

Waterschip. Gevelsteen pand Kalkmarkt 13. Een na oudste steen in Amsterdam. Reconstructie.

Na de Allerheiligenvloed van 1170 ontstond aan de monding van de Amstel en het 'Oer IJ' een nederzetting die uitgroeide tot 'Amstelerdamme'. Een naam die in 1275 voor het eerst op schrift te vinden is. Vooral door de gunstige ligging om er handel te bedrijven ging het de inwoners voor de wind. Graaf Floris gaf de pioniers die bij de dam in de Amstel woonden toen vrije vaart over de Hollandse wateren.
De heren van Amstel waren het later niet eens met de economische politiek van graaf Floris V en hebben hem in 1296 vermoord. Daarna kreeg Amsterdam in 1300 of 1306, de datum is niet precies terug te vinden, stadrechten van de bisschop van Utrecht. Niet dat het toen koek-en-ei was met deze landheer, daar duidt de naam van het bastion op dat ooit stond op de plek waar nu het Doelen Hotel aan de Kloveniersburgwal te vinden is, 'Swych Utrecht'. De stad groeide en groeide en zoals het gezegde gaat, de rest is geschiedenis. Over de geschiedenis van de stad en haar zeevaart gaat de wandeling die Stadsherstel voor u heeft uitgezet.
We nemen u tijdens de Open Zeehavendagen mee langs de panden die doortrokken zijn van onze maritieme geschiedenis. We starten bij het NACO-huisje waar je kon inschepen voor de veerboot naar Marken. We lopen langs de wijk de Lastage, in de 15e eeuw het eerste industriegebied van Amsterdam dat bij de eerste uitleg eind 16e eeuw als woongebied werd ontwikkeld. Door de Binnen Bantammerstraat; hoe en wanneer kwamen Chinese scheepslui naar onze stad. U leert iets over onze specerijenhandel en we komen langs de Kadijken en de Oosterkerk om via pakhuis De Zwijger richting Centraal Station te gaan om weer af te sluiten bij het NACO-huisje.

We wensen u een mooie wandeling langs de maritieme monumenten van Stadsherstel.

Juni 2022

EEN MARITIEME GESCHIEDENIS GEBOUWD OP PALEN

'Amsterdam, die groote stad, die staat op honderd palen. En als die stad eens ommevalt, wie zal dat betalen?' Het zijn bekende woorden van een kinderrijmpje van Johannes van Vloten uit 1894. Ze zullen u niet vreemd in de oren klinken. Nu staat de stad niet op honderd palen en omvallen doet mooi Mokum ook niet, daar zorgt onder andere Stadsherstel voor. Maar de zin geeft goed aan wat de basis is van onze maritieme geschiedenis. Een geschiedenis die bepalend is geweest voor het Amsterdam zoals we het nu kennen.

De moedernegotie, de basis van onze economische voorspoed

De palen bijvoorbeeld, waar kwamen die vandaan? In de sompige veengrond aan de monding van de Amstel waren heel veel palen nodig opdat de bewoners hun voeten en vooral hun handel droog konden houden. Dat hout kwam voor een belangrijk deel uit de Baltische Staten. Het maakte deel uit van de Oostzeehandel die Amsterdam aan het einde van de Middeleeuwen van de Hanzesteden had overgenomen. Via de Ommelandvaart rond Denemarken door de Sont voeren de duizenden Fluiten handelswaar als graan, zout en ijzer naar de pakhuizen van de Amsterdamse kooplui. Dat was de moedernegotie. En het was deze handel die de economische hoofdstad van de jonge republiek rijk maakte, want laten we duidelijk zijn; het gaat wel om de harde valuta. Dus de zin 'Wie zal dat betalen' staat er niet voor niets. De moedernegotie betaalde in de 17e eeuw, die we niet voor niets onze 'Gouden' Eeuw noem(d)en, voor de welvaart waardoor de jonge republiek zijn vooraanstaande plaats in de toenmalige westerse wereld in kon nemen. Die dus ook de basis vormde voor onze politiek met de VOC en de WIC.

Fluitschip; Jeronymus van Diest (ca.1631-ca.1673)

Elke maand 2500 ton bier over de kaai

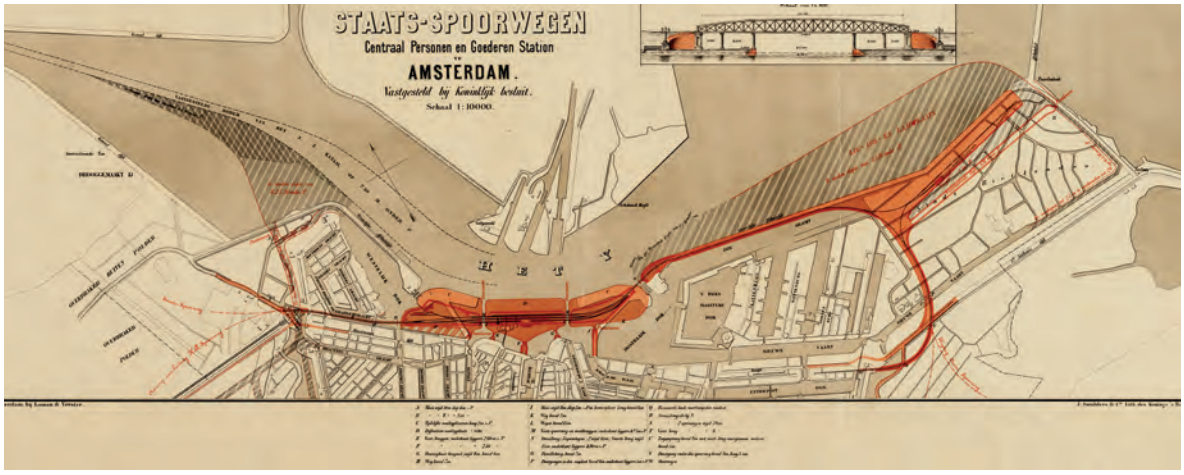
De zee was onze levensader. Dichter Werumeus Buning verwoordt het typerend; *'Maar een land aan zee heeft de zee tot land. En de zee wil met schepen geploegd zijn'*. En ploegen dat deden we. Met heel veel schepen naar alle uithoeken van de wereld. De net ontdekte wereld was onze 'oyster'. Maar ook dichtbij huis keken we 'zeewaert'. Eind vijftiende eeuw waren we wereldleverancier van haring, met 50.000 vissers en 150.000 aanpalende werkers. Eind 17e eeuw bezat de republiek 3000 haringbuizen en onze totale vlot bestond uit 20.000 schepen, en dat op een bevolking van 2 miljoen zielen. Zeventig procent van alle scheepvaart door de Sont geschiedde door schepen die getooid waren met het 'oranje/blanje/bleu', pas in 1596 werd het oranje vervangen door rood. Amsterdam nam daarin de belangrijkste plaats in.
Om nog maar eens een logistieke wapenfeit op te voeren; in 1365 werd er per maand voor de Oude Kerk aan de Oudezijds Voorburgwal meer dan 2500 ton bier uitgeladen. Dat was aan de zogenaamde 'bierkaai'. En dat werd gedaan door mannen waar je maar beter geen ruzie mee kon maken. Die tonnen bier kwam in grote vaten vooral uit Hamburg.

Jan van der Heyden: De Bierkaay op de O.Z. Voorburgwal, rond 1670.

De Tweede Gouden Eeuw aan het zoute water

m.s. ' Oranje.' Dit passagiersschip van de Stoomvaart Mij Nederland voer in vaste dienst tussen Amsterdam en Indonesië met vertrekpunt Javakade.

De zeevaart zit Amsterdam in het DNA. De stad is doordesemd van het zoute water. Dat kun je letterlijk nog proeven als je aan de oude grachtenpanden zou likken. Pas met het bouwen van de Oranjesluizen in 1865 verdween de open verbinding van Amsterdam met de zee. Het brakke water daarvoor werd gebruikt voor de metselspecie en het zout kristalliseerde uit en dat kun je dus proeven. Met het bouwen van de sluizen in IJmuiden en de industriële revolutie brak in de tweede helft van de 19e eeuw een nieuwe tijd aan voor Amsterdam als havenstad. Een Tweede Gouden Eeuw diende zich aan.
Het hart van de haven verschoof van voor het Damrak, daar kwam tot



1869. Kaart met het bij Koninklijk Besluit vastgestelde ontwerp voor het nieuwe Centraal Station in het IJ.

ontsteltenis van veel Amsterdammers het Centraal Station van Cuypers te liggen, naar het oosten. Het Oostelijke Havengebied met de Veemkade en de eilanden daarvoor accommodeerden de steeds groot wordende zeeschepen. En faciliteerde de overslag naar de nieuwe spoorwegen. In de 20e eeuw verplaatste de scheepvaart zich weer naar het Westelijk Havengebied. En, zoals we nu met de Zeehavendagen Amsterdam zien, strekt de bedrijvigheid zich bijna langs het gehele Noordzeekanaal uit tot aan IJmuiden.

Oostelijke Handelskade 3, in noordoostelijke richting In het midden de IJhaven en de Javakade. 1950 ca.

Vaarwel, goede vaart, nou tabé dan

Aan de kades van Amsterdam werd duizenden, misschien wel miljoenen malen afscheid genomen. Met een ‘vaar wel’ of een ‘goede vaart’ ging men het zeegat uit. Zeggen we iemand nu ‘vaarwel’ dan is dat een behoorlijk definitief afscheid. Zo was het niet, we bedoelden ‘tot ziens’, maar wel in het achterhoofd dat een terugkeer onzeker kon zijn.
Heel veel memorabele reizen vertrokken van onze kades. Tijdens deze wandeling staan we stil bij een paar reizen die de geschiedenis van Amsterdam en de jonge natie hebben bepaald. En dat mogen we ook wel zeggen, zelfs invloed hebben gehad op de ontwikkeling van de Westerse Wereld. Maar van onze kade namen vooral de 'oostindisvaeris' afscheid van hun geliefden. Het waren de Jantjes die door de eeuwen heen naar ‘ons Indië’ voeren die, als we het lied in de geliefde musical van Herman Bouber, met liedjes geschreven door Louis Davids en Margie Morris mogen geloven, afscheid namen met de tekst:

Gevelsteen, sinds 1943 in de zijgevel van Oudezijds Voorburgwal 14.

‘Nou tabé dan, ik groet je, mijn mooi Amsterdam;
De kap'tein staat al op de brug;
Geef me nog een poot,
Aanstonds gaat de boot,
Nou tabé, ik kom over zes jaartjes terug!’

Waarop hun liefjes vanaf de kade riepen; ‘Neem je een apie voor me mee!’

De Zeehavendagen Wandeling 2022 start op De Ruijterkade 112, het NACO Huisje, naast het CS.

1

DE RUIJTERKADE 112

NACO Huisje Toen Koppe Scheepsagentuur in 1919 het scheepvaartkantoor met aanlegsteiger liet bouwen was het een bloeiend bedrijf voor de binnenvaart van goederen en personen. Het bedrijf onderhield o.a. de veerdienst Enkhuizen – Stavoren. Ook onderhield de rederij de bevoorrading, de post en het woon-werkverkeer naar Marken. Was de Tweede wereldoorlog een zware klap voor de rederij door het verlies van 30 schepen, de dalende populariteit van het scheepsvervoer was al eerder ingezet. Vooral het wegvervoer werd steeds belangrijker, een ontwikkeling die zich na de Tweede Wereldoorlog voortzette. Vooral toen in er 1957 een dam naar Marken kwam bleef per boot slechts het toeristenverkeer over. In 1963 nam het busbedrijf Nederlandsche Auto Car Onderneming (NACO als onderdeel N.S.) alle activiteiten op het water over. Tot 2004 bleef het gebouw als kantoor van de scheepvaartafdeling in gebruik.

Vertrek van de boot in 1992.

Behoud monument

Kreeg het huisje in 2001 de status van monument, het werd in 2004 toch weggehaald voor opslag in Zaandam.. Verschillende plannen passeerden de revue maar niks ging door totdat in 2016 de voormalig wethouder van Amsterdam, Hans Gerson, het verzoek aan Stadsherstel deed om zich over het huisje te ontfermen en daarmee was het probleem opgelost. Niet nadat natuurlijk de Vrienden de enorme en broodnodige bijdrage van € 100.000 bij elkaar gefund had.

Zo staat het hier nu, dankzij crowdfunding, ter verrijking van het nieuwe stadsbeeld.

We steken over en lopen onder spoorwegviaduct langs de Oostertoegang waar we meteen aan de stadskant links een bordje aantreffen.

DE VERDWENEN LEEUWEN VAN HET CENTRAAL STATION

Zoals op de foto is te zien stonden hier leeuwen aan beide zijden van het viaduct. Ooit stonden er 22 leeuwen bij de bruggen die na de bouw van het Centraal Station toegang tot de stad over het water boden. Deze twee leeuwen aan de oostzijde bevinden zich nu in het Beatrixpark. Zullen ze ooit terugkeren? Er zijn plannen in die richting.

Oostertoegang CS in 1894 door Jacob Olie vastgelegd.

We steken de Ruijterkade over en lopen naar de Schreierstoren. Kijken eerste even naar de marmeren gedenkplaat in de kademuur.

DE STENEN HOOFDBRUG VAN 1682

Aanvankelijk werd in 1585 op deze plaats een houten brug gebouwd. In 1682 werd deze vervangen door een stenen waterkering met ophaalbruggen en sluishoofden. Ter gelegenheid van de eerste steenlegging door de neven van twee burgemeesters werd een marmeren gedenkplaat aangebracht, die nog altijd hier onder het naambord “Hoofdbrug” zichtbaar is.

SCHREIERSTOREN MET DE SCREYHOUCK

Van huilend uitzwaaien bij de Schreierstoren door vrouwen van zeelieden was echter in geen geval sprake. Bovendien lag de haven meer oostelijk. De Schreierstoren was de afsluiting van de middeleeuwse stadsmuur op een scherphoekig ("schrei") stuk grond. (zie ook afbeelding van de Lastage). De Schreierstoren, de Munttoren en de Sint Anthoniespoort, de huidige Waag, zijn de enige overgebleven gebouwen van de middeleeuwse stadsomwalling. Ook zijn er op enkele plaatsen, bijv. aan de overkant van Stadsherstelpand Geldersekade 39, in de kademuur nog natuurstenen blokken van de stadsmuur zichtbaar. Deze natuurstenen waren beter bestand tegen het zoute water dan gewone bakstenen. Wat stelt de vrouw op het zwaar verweerd reliëf uit 1569 dan wel voor? Het is de Amsterdamse Stedemaagd, die wijst met een afgewend hoofd naar een schip, verwijzend naar de koopvaardij. Het jaar 1569 was een rampjaar voor Amsterdam. Niet alleen door de watergeuzen, die een groot aantal schepen uit de Oostzee hadden onderschept maar ook door de invoering van de tiende penning door Alva. Zowel het optreden van de watergeuzen als de invoering van deze omzetbelasting op goederen waren beiden een ramp voor de handelsstad Amsterdam. Naast dit reliëf vinden we bij de ingang een gedenksteen met de afbeelding van de expeditie van De Houtman en De Keyser in 1595 naar Oost Indië, waar zij op de westkust van Java bij Bantam terecht kwamen. Een bronzen plaquette herinnert aan de tocht in 1609 van Henry Hudson met de Halve Maen , het schip waarmee hij de later naar hem genoemde Hudson rivier opvoer.

DE LASTAGE EN DE "BUURTVERDRIETIGE NERINGEN"

In de 16de eeuw was de Lastage nog een drassig stuk land buiten de muren van de stad. Hier vond dan ook voor de scheepsbouw het zgn. "buitentimmeren" plaats. Zo kwamen er na 1500 loodsen en lijnbanen en enkele houten woonhuizen. Niet alleen werden er schepen gebouwd maar ook gerepareerd en geballast. Maar de Lastage was buiten de muur kwetsbaar voor aanvallen van buiten. Zo werden in 1512 alle schepen in de haven van de Lastage (de "Waal") door de Geldersen in brand gestoken en de loodsen neergehaald. Daarom werd, ter bescherming van de Lastage, de Oudeschans als een beschermingsgracht gegraven en de Montelbaanstoren als verdedigingstoren gebouwd. Maar het katholieke stadsbestuur bleef onwillig om verdere bescherming te bieden omdat juist in de Lastage veel gereformeerde scheepsbouwers en kooplieden woonden. Zo werd de Lastage weer slachtoffer van een bedreiging van buitenaf, ditmaal nota bene van de Watergeuzen in 1572. De Lastage werd weer in brand gestoken en brandde vooral door de houten bebouwing grotendeels af. Pas na de Alteratie van 1578 werden hier zware versterkingen aangebracht. Vooral op advies van Willem van Oranje, die het belang van de scheepsbouw in de Lastage inzag. Maar tot 1586 bleef het verbod op het bouwen van stenen huizen gehandhaafd. In dat jaar werden de scheepsbouw en verwante bedrijven verplaatst naar de nieuwe eilanden Marken, Uilenburg en Rapenburg. In de Lastage werden nu vooral woonhuizen gebouwd na deze verhuizing van de lawaaierige en brandgevaarlijke "buurtverdrietige neringen".

We lopen terug naar de oneven zijde van de Geldersekade.

2

GELDERSEKADE 3

Het huis van een lijnslager en een blokemaker

In 1610 was de lijnslager Jan Olphertsz eigenaar van dit huis, hij woonde toen naast een zeilenmaker. Dat is ook niet zo verwonderlijk, in een buurt die hoofdzakelijk op de scheepvaart gericht was. Een lijnslager/touwslager verrichtte zijn werk in zogenaamde lijnbanen; langwerpige stukken grond waarboven dunne strengen garen werden gespannen. Die strengen garen werden tot een dik touw in elkaar gedraaid, door middel van het maken van bepaalde slagen. Vandaar de naam lijnslager. Negen jaar later is er weer iemand eigenaar van het pand met een beroep in de scheepsindustrie, een blokemaker. Een blokemaker was in de 17e eeuw iemand die houten scheepsonderdelen vervaardigde, zoals blokken (katrollen) en rolpaarden (onderstellen van kanonnen), roeiriemen en vlaggenstokken.
Het huis kreeg rond 1750 een nieuwe gevel, een zogenaamde gezwenkte halsgevel met een zandstenen bekroning in Louis XIV stijl boven een houten pui. Het was zeer verwaarloosd en werd in 1960 door Stadsherstel gerestaureerd.

Een lijnslager en een blokemaker

We kijken naar de even zijde van de Geldersekade.

3

GELDERSEKADE 10, 12 EN 14

Walvisvaart, schade op Texel en een waterboot

Deze Stadsherstelmonumenten aan de overzijde van de Geldersekade hebben ook allemaal wel een verbinding gehad met de Amsterdamse Scheepsindustrie.

Zo was op nummer 10 van 1860 tot 1955 Rederij Vinke & Co gevestigd. Zij handelden overzee, bevoorraadden schepen en vingen walvissen. Dit huis had een eigen platje op het dak, dat uitkeek over het water. Zo kon de reder zijn schepen en goederen in de gaten houden. In 1625 waren er volgens de archieven zeker 71 van dit soort uitkijkplatjes in de stad.

Op nummer 12 woonde rond 1970 T. Dijkhuizen, die met zijn waterboot Neptunus de schepen in de haven van Amsterdam voorzag van drinkwater. In vroeger tijden voeren de waterboten vaste routes door de havens om water aan binnenschepen te leveren. Schepen die vers drinkwater wilden hebben waren kenbaar aan een witte vlag. Stadsherstel restaureerde dit huis in 1984.

(vervolg op volgende pagina.)

Geldersekade, vlnr, 14, 12, 10, 8 en 6

Geldersekade met waterboot Neptunus van de eigenaar op nummer 12.

Op nummer 14 woonde de succesvolle 16e eeuwse koopman en dichter Roemer Visscher, die hier grote dichters ontving zoals Vondel en Bredero. Het werd 't Saligh Roemers huis genoemd en was de voorloper van de Muiderkring. Roemer noemde zijn dochter Tesselschade vanwege de schade aan schepen die hij rond Texel opliep bij een storm. Toen Stadsherstel dit huis kocht, was het volledig uitgewoond en bleek als bordeel in gebruik geweest te zijn. Nu is het pand gerestaureerd en wordt het gebruikt als woonruimte voor gasthoogleraren van de Universiteit van Amsterdam.

Roemer Visscher (1547 - 1620), dichter, koopman en assuradeur in Amsterdam. Het portret is niet betrouwbaar. Litho van Caspari, Hendrik Willem (1770-1829), gemaakt rond 1815.

GELDERSEKADE 15

Het smalste huisje

Dit is Stadsherstels smalste pandje, van amper twee meter breed. Het is in 2018 gerestaureerd en heeft mede dankzij de Vrienden van Stadsherstel haar schoonheid teruggekregen. De Vrienden betaalden namelijk het terugbrengen van de natuurstenen stoep naar het souterrain en het stoephekje. In dit huis woont nu weer een gezin.
Het huis is in 1600 van schipper Arent Gerritszn. Hij is één van de 50.000 inwoners van Amsterdam op het moment dat hij het huis koopt van mastenmaker Cleijn Keesje. In 1663 heet het huis "Het Wapen van Engeland" en in 1780 heet het "de graaf van Noorwegen". In die periode zijn de bewoners van de kade veelal Scandinavische zeelieden.

De stoep voor en na restauratie.

Door over de onevenzijde en we stoppen bij Geldersekade 39.

4

GELDERSEKADE 39

Een onthoofd pand

Stadsherstel werd in 2021 eigenaar van dit pand, de restauratie ervan is begin dit jaar gestart. Al bijna een eeuw is dit pand verminkt; het mist zijn top. Na een zoektocht van een jaar weten we nu eindelijk welke top er op dit pand gezeten heeft. De Vrienden van Stadsherstel gaan een crowdfundingactie opzetten zodat we de geveltop weer kunnen terugbrengen.

Geldersekade 39 met de originele top.

We gaan verder naar nummer 53 en kijken daarna naar de overzijde nummer 78.

5

GELDERSEKADE 53

Het huis van scheepstimmerman Grote Pyet

In 1596 wordt dit huis neergezet door de vermogende scheepstimmerman Pieter Jacobszn, alias Groote Pyet. In 1641 blijkt het een gevelsteen te hebben met een pinas erop afgebeeld. Een pinas was een klein zeilschip met vierkante achtersteven. Koper is dan Dirck Joosten Ryscamp, een vooraanstaand touwslager, koopman en reder. In het Rijksmuseum is een schuttersstuk van Bartholomeus van der Helst te zien waar hij op staat afgebeeld.

Schuttersstuk van Van der Helst met de eigenaar van Geldersekade 53.

6

GELDERSEKADE 78

Een woon- en pakhuis

Dit prachtige monumentale pand (uiterst links op foto) kwam op een speciale manier naar ons toe: een Vriend verkocht het aan ons met korting omdat hij ons werk zo waardeert, en vindt dat wij het beste voor zijn pand kunnen zorgen. Oorspronkelijk was dit een woon- en pakhuis. De Vrienden droegen bij aan de restauratie in 2020 van de monumentale hal.

We slaan links af de Binnenbantammerstraat in. Hart van 'China Town Amsterdam'.

CHINESE ZEELIEDEN IN AMSTERDAM

Bloednacht op Kattenburg

Wie zich de Binnen Bantammerstraat herinnert, denkt vooral aan de vele goedkope Chinese restaurants van vroeger. Voor de meeste Nederlanders de eerste kennismaking met Aziatisch eten. Maar de komst van Chinezen in Nederland had niets te maken met eten bij "de Chinees" maar alles met de zeeliedenstaking van 1911.

Op 14 juni 1911 had de Matrozenbond zich aangesloten bij een internationale zeeliedenstaking voor betere lonen en werkomstandigheden. De actiebereidheid was groot vooral op Kattenburg waar veel havenarbeiders en zeelieden woonden. De onrust werd steeds groter vooral toen de reders de staking probeerden te breken door Chinese en Duitse zeelieden hierheen te halen. Toen de eerste Chinezen arriveerden werd er nog gedacht : "deze langstaarten zullen de Nederlandse vloot niet redden". Maar de Chinezen waren bereid om voor een schamel loon het zware werk te verrichten vooral als stoker op de schepen.

De Chinese zeelieden waren uit de Britse havensteden gehaald waar ook de Britse zeelieden staakten. De meeste zeelieden op de Britse schepen waren afkomstig uit Guandong (Kanton) in Zuid-China. De onlusten op Kattenburg werden steeds heviger naarmate de staking langer duurde. Militairen werden op Kattenburg gestationeerd vooral ook omdat het bezoek van de Franse president aanstaande was. In de nacht van 5 op 6 juli ging het echt mis. Er klonken na een incident om middernacht schoten en er vielen gewonden waarvan een aantal ernstig. Voor de bootwerkers kwam een kleine loonverhoging. Maar de zeelieden moesten de staking eindigen zonder resultaat. De Chinese zeelieden bleven in Amsterdam maar raakten tijdens de crisis in de jaren dertig veelal werkloos. Met het verkopen van pindakoeken probeerden zij toen aan de kost te komen.

Na de Tweede Wereldoorlog kwamen de populaire Chinese restaurants in de Binnen Bantammerstraat. Tegenwoordig maakt de straat deel uit van Chinatown zoals we zien aan de Chinese opschrift op het straatnaambordje.

De Chinese karakters in het Kantonees uitgesproken luidt BAT TAH NGOI KAI. De betekenis is een verwijzing naar de tochten uit het verleden en de V.O.C. Het beste omschreven als "SAMEN OVERAL BEREIKBAAR OOK TOT VERRE WINDSTREKEN".

BINNEN BANTAMMERSTRAAT

Hier was in 1928 het eerste Chinese restaurant gevestigd, Kong Hing. Er waren in 1966 wel 8 Chinese restaurants voor Nederlanders, 4 gokhuizen, 2 opiumkitten, enkele boardinghouses, 3 unieke buurtcafés, een in Chinese kapsels gespecialiseerde kapper, 2 toko's, 3 clubhuizen van verschillende groepen Chinezen en 4 Chinese restaurants voor Chinezen
Eind van de straat boven Captein en Co. Vader met kind op de schouder die naar Sint Nicolaas intocht kijken. Het is gemaakt door Emil van Slooten en dateert uit 2009.
Let op gevelsteen van beurtschip met bovenop de mast een vlag met een Y. Dit is de Y van Ymere, de woningbouwvereniging die het schoonmaken en herplaatsen van de gevelsteen financieel mogelijk maakte. Halverwege de 18e eeuw vertrokken in Amsterdam wekelijks meer dan 800 beurtschepen naar wel 88 bestemmingen.

Op de Oude Waal klein stukje naar rechts tot nummer 6.

7

OUDE WAAL 6

Winkel met koloniale grutterswaren

Dit huis heeft vele gedaantes gehad. Zo was het in de 16e eeuw een zogenaamde spijker oftewel een opslagplaats voor gedorst graan. Rond 1900 was het een winkelwoonhuis waar koloniale grutterswaren en delicatessen verkocht werden. Stadsherstel restaureerde dit monument in 1984.

Oude Waal v.r.n.l. 8, 7, 6, 5 en 4.

VAN OUDE WAAL NAAR WAALSEILAND

Van Berckenrodekaart 1625.

Zowel aan de Oude- als aan de Nieuwezijde bevonden zich inhammen in het IJ, de zogenaamde Walen. De Oude Waal was in de veertiende eeuw als natuurlijke haven ontstaan in de bocht van het IJ na een dijkdoorbraak. Vanuit deze haven vertrokken de schepen o.l.v. De Houtman in 1594 voor hun tocht naar Indië (zie gedenksteen Schreierstoren). In de winter was het een veilige ligplaats voor de schepen. Het toezicht in de Waal werd gehouden door de zgn. "goede mannen" of Waalridders, geselecteerd uit schippers. Zij bepaalden de ordelijke ligging van de schepen binnen de palen en waren verantwoordelijk voor de veiligheid en bewaking. Van ridderlijk gedrag was echter vaak geen sprake want zij lieten zich graag extra betalen voor een gunstige ligplaats. Zij moesten zich ook bezig houden met het tegengaan van de verzanding Maar door voortdurende aanslibbing van het IJ werd de Oude Waal uiteindelijk steeds minder bruikbaar als haven. Daarom werd in 1644 een deel van de Oude Waal aangeplempt tot het Nieuwe Waalseiland. Opmerkelijk is dat aan de Waal zelfs nog in de twintigste eeuw veel schippers, timmerlui, houtkopers en zeilmakers bleven wonen.

We lopen terug en via de brug over de Waalseilandgracht naar de Binnenkant.

DE AMSTERDAMSE SCHOOLBRUG VAN J.M. VAN DER MEY

Een belediging voor het oog?

Dat waren de harde woorden van architect C.B. Posthumus Meyes over de brug van der Mey, die aansloot op zijn ontwerp van het Scheepvaarthuis. Volgens de boze architect bedierf de brug de grachtenschoonheid door niet met de gebruikelijke boogbrug gebouwd te zijn. Het Scheepvaarthuis geldt als het eerste monumentale Amsterdamse Schoolgebouw. Het gebouw werd de zetel van de grote scheepvaartmaatschappijen. Alle versieringen tot in allerlei details, zowel van de brug als in en aan het gebouw, zijn geïnspireerd door de zee en de scheepvaartgeschiedenis.

Oude Wipbrug 1870, vervangen begin 20e eeuw.

We lopen rechtsaf over de Binnenkant. De Schipperstraat voorbij.

8

BINNENKANT 36 EN 37

Het huis van een scheepsgezagvoerder en kantoor van een stoomsleepdienst

Deze twee 18e eeuwse huizen vormen een dubbelpand met rechte kroonlijst. Sinds 1962 zijn wij eigenaar. Beide panden waren op dat moment gestut en onbewoonbare bouwvallen. In 1973 restaureerden we ze weer tot woningen.

De link met de scheepvaart komt bij nummer 37 vooral terug via toenmalig eigenaar Dirk Gerardus Piejeers, scheepsgezagvoerder, die hier met vrouw, zoon en dochter tussen 1874 en 1877 woont. Hij is dan kapitein op de passagiers-stoombootveerdienst en vaart onder andere op het Mediterrane gebied: Marseille, Genua, Livorno, Napels, Palermo, Malaga en Cádiz. En rond die tijd zit er op nummer 37 een firma in 'zeildoek, touwwerk en verdere scheepsbehoeften', gevolgd door o.a. het kantoor van zeilmakerij Zeilinga, een scheepsagentuur en een stoomsleepdienst.

Verder aan de Binnenkant.

Kijk op nummer 51 naar het fraaie snijraam boven de voordeur. Het lijkt of er twee telescopen staan gegaveerd, gezien de maritieme karakter van de buurt geen slechte veronderstelling, maar het zijn twee blokfluiten. Hier woonde enige tijd de blokfluit maestro Frans Brüggen. Hij richtte in 1981 het Orkest van de Achttiende Eeuw op waar hij ook lange tijd dirigent van was.

Door richting Montelbaanstoren.

9

BINNENKANT 50

Waar een scheepsgezagvoerder woonde

In 1864 was hier de scheepsgezagvoerder Germain Jacques van Stipriaan Luïscius, telg uit een patriciërs geslacht, de hoofdbewoner. In 1879 woonde hier de cargadoor Jacobus van Dijk. En eind 19e eeuw een zeilmaker, Johannes Bres. In 1944 werd het pand zonder medeweten van de Joodse eigenaresse verkocht, maar gelukkig werd deze verkoop in 1948 weer teruggedraaid. Wij kochten het pand als 'huis zonder top' zodat we het konden restaureren.

De twee krotjes Binnenkant 50 en 51.

BINNENKANT 51 / KALKMARKT 13

Met een gevelsteen van een waterschip

In de zijgevel van dit pand zit een replica van de oude steen die zich in de hal ervan bevindt. Het is de op één na oudste gevelsteen in Amsterdam (1592) met een duidelijke link met de scheepvaart. Hij toont een waterschip, herkenbaar aan de zes dwarstouwen die van de voorste stag naar de mast lopen en de fok moesten beschermen tegen scheuren door te grote druk. Dit scheepstype vervoerde schoon drinkwater vanuit de Vecht naar Amsterdam en werd ook als sleepboot voor de Oost-Indiëvaarders gebruikt. Deze platbodems, met een stop in de bodem, voeren de Vecht op tot bij Weesp, waar men de boot liet vollopen tot een decimeter onder de boord. Terug in Amsterdam leegden vrouwen de boten met een galg: een hefboom met een wateremmer aan de boom.
Maar ook woonde hier rond 1660 de varensman Claes France Smith. Waarschijnlijk voer hij op een oorlogsschip, want zijn huis had een uithangbord met een 'France Cartouw'. Dat is een 16e en 17e eeuws kanon dat o.a. gebruikt werd als vesting- en scheepsgeschut. Vanaf 1779 zit er, en wel tot in de 20e eeuw, een kroeg met de mooie naam Café Ocean.

Het jaartal 1592 in de rechterbovenhoek toont dat deze steen een vroeg voorbeeld is van een zwervende gevelsteen. Het Waalseiland werd namelijk pas in de jaren 1644/1645 aangelegd.
De originele steen is geconserveerd en binnen geplaatst. De gevelsteen die nu in de gevel zit, is een reconstructie, gehakt door Hans 't Mannetje (1944-2016).

Kalkmarkt 1955.

Voor we verder gaan, loop even naar de kade en kijk om naar de Montelbaanstoren

A. Storck, 1680, Vertrek.

MONTELSBAANSTOREN

De echte 'Schreierstoren'

De oude verdedigingstoren had na de aanleg van de nieuwe stadswal geen functie meer. Naar het ontwerp van Hendrik de Keyser kreeg de toren net als de oude Regulierspoort (Munt) een sierlijke torenspits. De 48 meter hoge toren verzakte in 1610 en werd met man en macht weer rechtop getrokken en van een stevige stenen fundament voorzien. Aan de voet van de toren vertrok de bemanning van de grote Oost-Indiëvaarders, nadat zij waren aangemonsterd in het Oost-Indisch Huis van de V.O.C. Daarvandaan vertrok een bonte stoet onder trompetgeschal en tromgeroffel naar de Montelbaanstoren. Meestal liepen vrouwen en kinderen mee om afscheid te nemen. Op de grote Oost-Indiëvaarders bestond de bemanning uit de meest uiteenlopende figuren, van paupers tot personen van aanzien. De matrozen en soldaten, veelal uit Duitsland en Scandinavische landen afkomstig, waren de armoede in hun land ontvlucht. Maar er waren ook ambachtslieden zoals zeilmakers en timmerlieden aan boord. "Achter de mast" verbleven de kooplieden en de kapitein en officieren. De grote schepen lagen op de Rede van Texel te wachten omdat anders de schepen in de Zuiderzee "voor Pampus lagen". Daarom vertrok de bemanning op talloze kleine schepen, de zogenaamde lichters, bij de Montelbaanstoren, zelfs na de afvaart nog omringd door bootjes met mensen die maar geen afscheid konden nemen.

10

KALKMARKT 12 EN 11

Waar de kalkschepen aanlegden

Op de plek waar de kalkschepen vanuit Makkum aanlegden en zo het snel groeiende Amsterdam voorzagen van metselkalk voor de bouw, stonden ooit prachtige huizen, die in de vorige eeuw helaas in verval raakten en jarenlang de stad enorm ontsierden. Het hoekhuis Binnenkant 51/ Kalkmarkt 13 stond op instorten en de panden op nummer 12 en 11 leunden ertegenaan. Het is in één keer door ons aangepakt in 1971.
In de 19e eeuw wonen er op nummer 12 o.a. een zeeman en een cargadoor en in 1899 is er een expediteur gevestigd. Een cargadoor brengt de transportcontracten tot stand tussen de reder en de aanbieder van de lading. Ze regelen dat de schepen zonder problemen de haven kunnen binnenlopen. Een expediteur is net weer even anders. Hij is het tussenstation tussen de verzender van de goederen en de effectieve transporteur. Op nummer 11 woonde enige tijd een scheepstrompetist en een meesterkompasmaker.

Kalkmarkt 11, 12 en 13 in de jaren 60-70 voor restauratie.

11 KALKMARKT 10

Waar asbest gebruikt werd in boten

In dit huis hebben verschillende bedrijfjes gezeten. Zo vestigde zich rond 1900 een firma in een nieuw product met geweldige brandwerende kwaliteiten: asbest. Ideaal voor het bekleden van ketels en pijpen, met name op dat moment nog voor de stoomscheepvaart en fabrieken. Het rijksmonument heeft een gevel met een gesneden rechte lijst, met consoles uit het laatste kwart van de 18e eeuw. Het werd door ons gerestaureerd in 2004.

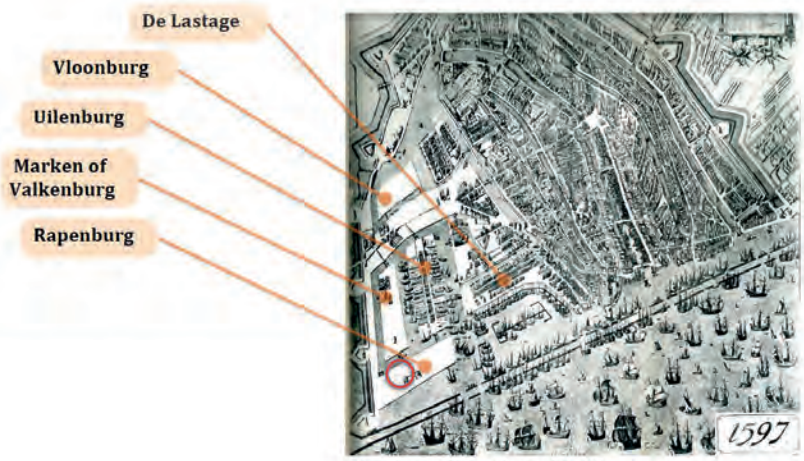
12 KALKMARKT 7

Waar de toezichthouder op de goederenmarkt woonde

In 1718 laat de eigenaar en bewoner van het pand de 58-jarige Cornelis Hendriksz van den Idsert zich als toezichthouder afbeelden op een schilderij van de beroemde Jacob de Wit. Hij was in 1703 als (goederen) makelaar aangesteld door de stad Amsterdam. Makelaars waren in de 18e eeuw belangrijke toezichthouders op de goederenmarkt, zij zorgden ervoor dat de handel gereguleerd werd met vastgestelde prijzen in wereldstad Amsterdam. Wij kregen dit pand in 1977 geschonken en restaureerden het in 1999.

DRIE NIEUWE EILANDEN

In 1590 werd besloten tot de 2e Uitleg waardoor de stadsmuur, die slechts 10 jaar daarvoor langs de Oude Schans was aangelegd, verder naar het Oosten kwam te liggen. Daardoor kwam er ruimte vrij om de Scheepsbouw activiteiten van de Lastage te verplaatsen naar drie nieuwe eilanden: Uilenburg, Marken/Valkenburg en Rapenburg. De ontwikkelingen gingen zeer snel want in 1625 waren de eilanden geheel in gebruik genomen als Scheepswerf van o.a. de Admiraliteit en de VOC, houtopslag of voor loodsen en bewoning.



Kaart van Pieter Bast uit 1597

We steken de Kikkerbilsluis over en houden even stil bij het pand op de hoek.

Oudste prent uit 1663, tegenover de Kalkmarkt en de Kikkerbilsluis.

DE GEOCTROYEERDE WEST-INDISCHE COMPAGNIE

Alleen schuldig aan slavernij/handel?

Bij de oprichting van de W.I.C. in 1621, na het Twaalfjarig Bestand, was het doel het Spanje en Portugal in de West zo moeilijk mogelijk te maken. Dankzij de kaapvaart lukte dat door de verovering van de Zilversloot in 1628 door Piet Hein bij het eiland Cuba. De verovering en kolonisatie van Brazilië verliep echter moeizaam. Een deel werd veroverd maar de kosten van verdedigen en in stand houden van de kolonie bracht de Compagnie in grote financiële problemen. Het bestuur dat op de Herenmarkt zetelde besloot te bezuinigen door in te trekken bij het Pakhuis op het 's Gravenhekje. Het pakhuis met het imponerende front was in 1642 naar ontwerp van Pieter de Keyser gebouwd bij de haven op het eiland Rapenburg. Op de oudste prent van 1663 zien we het gebouw tegenover de Kalkmarkt en de Kikkerbilssluis.
Maar na de vrede van Munster in 1648 met Spanje was het gedaan met de kaapvaart. Ook de "ruil" van Nieuw Nederland voor Suriname met de Engelsen bij de vrede van Breda in 1667 was niet echt gunstig, zeker in het licht van de latere geschiedenis van het Amerikaanse continent. In 1674 werd de Compagnie ontbonden.

De Tweede Geoctroyeerde West-Indische Compagnie en de Trans-Atlantische slavenhandel.

Toen de tweede W.I.C. werd opgericht in 1675 was het bestuur verhuisd naar de Voetboogdoelen. Dit was de belangrijkste periode van de Trans Atlantische slavenhandel in de handelsdriehoek: de schepen voeren vanuit Europa naar het belangrijke fort Elmina in Afrika waar de handel plaats vond van "degene die niet blind, lam nog gebroken sijn, ende ook dewelke geen besmettelijke siekten hebben."
Vervolgens volgde onder mensonterende omstandigheden het slavenvervoer naar Curaçao plaats.
Ook was de W.I.C. betrokken bij de Sociëteit van Suriname. Na de vrede van Breda verkocht Zeeland het veroverde gebied aan de W.I.C. Maar de W.I.C. was niet kapitaalkrachtig genoeg om het gebied alleen te exploiteren. In 1683 werd dan ook de Sociëteit van Suriname opgericht waarbij de stad Amsterdam en de familie Van Aerssen van Sommelsdijck ieder voor 1/3 deel betrokken waren.. Toch was de opleving van korte duur en werd de W.I.C. tenslotte, na deze inktzwarte periode in 1792 opgeheven.

Verder over de Prins Hendrikkade richting IJ-tunnel tot de pakhuizen op de hoek.

DE MACHTIGE KAMER AMSTERDAM VAN DE V.O.C.

Na de eerste tocht van De Houtman en De Keyser werden door allerlei compagnieën expedities uitgezonden naar Azië. Een felle concurrentiestrijd ontstond tussen deze zogenaamde voorcompagnieën. In 1601 ontstond in Amsterdam al een eerste Verenigde Compagnie op Oost-Indië. Maar op aandrang van de raadpensionaris Van Oldenbarnevelt werd in 1602 de Verenigde Oost-Indische Compagnie opgericht. De VOC bestond uit zes kamers waarbij de macht van de Amsterdam enigszins werd beperkt in het College van bewindvoerders, de Heren XVII. De verdeling van de Heren XVII over de zes kamers was : 8 voor Amsterdam, 4 voor Zeeland, 4 x 1 voor de overige vier kamers en 1 roulerend lid. Zo had Amsterdam geen meerderheid omdat het roulerend lid alleen uit de andere kamers afkomstig mocht komen. De vergaderingen van de Heren XVII vonden gedurende een periode van zes jaar plaats in Amsterdam, in het Oost-Indisch Huis in de Oude Hoogstraat, en gedurende twee jaar in Middelburg van de Kamer Zeeland.

Oost-Indisch Huis.

DE PEPERWERF OP RAPENBURG

Net als de WIC vestigden de VOC en de Admiraliteit zich aanvankelijk op Rapenburg. De Oude Werf werd omstreeks 1608 hier gevestigd. Op het toegangspoortje van latere datum tot de werf zien we het logo van de Amsterdamse kamer van de VOC. Het gehele gebied tussen Peper- en Foeliestraat was van de VOC. Maar het werd wel erg krap en nauw bemeten op Rapenburg met allerlei voor de scheepsbouw noodzakelijk bedrijven als lijnbanen, teerhuis en de pakhuizen. Rond 1660 vestigde zich de Admiraliteit dan ook op Kattenburg en de VOC op Oostenburg. Wel lagen de lijnbanen van de Admiraliteit naast die van de VOC op Oostenburg, op een apart eiland vanwege brandgevaar gescheiden van de drie eilanden van VOC werf en pakhuizen met ook nog een apart eilandje voor het zeer brandgevaarlijke teerhuis.

Waterlating 1655.

DE PAKHUIZEN VAN DE V.O.C

De twee pakhuizen, met de bijzondere hijsconstructie, uit 1600 op Rapenburg behoorden aan de Amsterdamse Compagnie en gingen over in de handen van de VOC in 1602. Naast het bushuis bij het Oost-Indisch Huis was dat niet voldoende voor de opslag van alle producten. Daarom werd eveneens op Oostenburg, waar veel meer ruimte was, een enorm pakhuis neergezet. Het groot Oost-Indisch Zeemagazijn is het grootste industriële gebouw uit de 17de eeuw. Een gebouw van vier verdiepingen, 1000 vensters en 125 deuren. Met een lengte van ongeveer 200 meter besloeg het pakhuis dan ook de gehele breedte van een apart eiland.

Groot Oost-Indisch Zeemagazijn.

DE SPECERIJEN VAN DE VOC

Nootmuskaat/Foelie

De Foelie- en de Peperstraat op Rapenburg verwijzen naar deze belangrijke specerijen. Voor peper gold dat zeer zeker. Door de afsluiting van de landweg door de stichting van het Ottomaanse Rijk was de peper "peperduur" geworden en zocht men via een zeeroute naar de specerijen. Peper was niet alleen belangrijk als specerij maar vooral ook als conserveringsmiddel en voor niespoeder. Anders was dat met foelie, het zaadrokje rond de nootmuskaat. De nootmuskaat was ook belangrijk voor de muskaatolie, voor massage tegen pijn. Op Rapenburg was een oliekokerij voor muskaat- en kaneelolie. Tijdens het bewind van gouverneur- generaal J.P. Coen werd in 1621 een monopolie over de nootmuskaat verkregen, door het uitmoorden en tot slaaf maken van een groot deel van de bewoners van de Banda-eilanden. Dit werd zelfs de Heren XVII te veel, die zich afvroegen of zoveel geweld nu echt noodzakelijk was maar niet optraden tegen Coen.

Foelie, het zaadrokje rond de nootmuskaat.

We lopen over de Prins Hendrikkade richting Oost passeren rechts de Foeliestraat, steken de IJ-tunnel over en gaan rechtsaf langs de toegang tot de IJ-tunnel, de Nieuwe Foeliestraat, en slaan dan links de Foeliedwarsstraat in.

13

FOELIEDWARSSTRAAT 40 T/M 52

Bijna gesloopt

Deze vier huizen werden vanaf het einde van de 19e eeuw sterk verwaarloosd. Ook de 2e wereldoorlog, en tien jaar later de doorboring van de straat ten behoeve van de bouw van de IJ-tunnel deden de huizen en de straat als geheel geen goed. Jarenlang stonden ze, dichtgetimmerd en wel, te wachten op de naar het leek onvermijdelijke sloop.
Maar de gemeenteraad zette een laatste reddingspoging in door ons er in 2013 bij te betrekken. Toch was het toen nog geen gelopen race; we hebben zo'n vier jaar fondsen geworven om dit plan 'haalbaar' te krijgen.

FOELIEDWARSSTRAAT 42

Bijna een eeuw lang het huis van een mastenmaker

In dit op scheepvaart gerichte gebied komen we natuurlijk veel bewoners met beroepen binnen de scheepsindustrie tegen. Zo is dit pand, bijvoorbeeld 96 jaar eigendom van de familie van Jan Pieterszn, met het mooie beroep mastenmaker. De zoon van Jan werd later natuurlijk ook mastenmaker. Jan koopt het huis in 1650 van de erven van mastenmaker Herman Hendrickszn, die het huis weer gekocht had van een scheepstimmerman. Voor een periode van meer dan 100 jaar woonde in dit huis dus mensen met een beroep in de scheepsbouw.

We lopen de Foeiiedwarsstraat uit richting Rapenburgerplein en steken de Scharrebiersluis over en gaan dan het Kadijksplein over.

14 KADIJKSPLEIN 5 T/M 9

Een parkeerplein met krotjes

Het Kadijksplein, het meest westelijke deel van het Kadijkseiland, werd vanaf 1720 bebouwd, o.a. met panden met halsgevels die later weer verbouwd werden zoals hier. Het gezellige Kadijksplein zoals wij het nu kennen, zag er vóór de restauratie wel even anders uit. Er was een tijd dat er op het terras geparkeerd in plaats van langs het terras geflaneerd werd. En de panden stonden er verwaarloosd bij. De Vrienden van Stadsherstel droegen bij aan de restauratie van de gevelreclametekst, het zinken dak van één van de panden en de stoepjes. Door Stadsherstel gerestaureerd in 1997.

Stadsherstel aan het werk in 1997.

Dan rechtsaf en op het eerste stukje van de Hoogte Kadijk vinden nummer 12.

15 HOOGTE KADIJK 12

Het huis van de meester scheepstimmerman

Dit huis werd in 1725 door Gerbrand Slegt, meester scheepstimmerman neergezet. Een scheepstimmerman bouwde de houten schepen vanaf het begin op. Hij begon als krullenjongen op een werf, o.a. belast met het inzamelen van de krullen, spanen en afvalhout zodat de kachel in de loods kon worden gestookt als het koud was. Hij moest ook het houtvuur maken en onderhouden onder de pekketel (hij werd daarom ook wel pikjongen genoemd). Vloeibaar pek was nodig om de naden aan te gieten of om bij het breeuwen te gebruiken. Men leerde door hard te werken en zijn ogen goed de kost te geven en werd zo van leerling tot meester. Aan de meester scheepstimmerman werden zwaardere eisen gesteld dan aan een gewone timmerman. Destijds werden al die schepen uit het hoofd gebouwd!. Ze verrichten het “fijnere” werk en moesten vele houtverbindingen kennen, waarbij de uiterste nauwkeurigheid vereist was. Een kleine fout kon immers een duur stuk hout, dat al de nodige voorbereidingen had ondergaan onbruikbaar maken. Kijk nog even naar de gevelsteen, die wordt op de volgende pagina belicht.

Hoogte Kadijk 12 in 1977.

Scheepstimmerman aan het werk.

Vriendenactie

Vele eeuwen later vroeg de oud-bewoonster van dit pand ons te zorgen voor de gevelstenen in haar huis. In de ene staat een verwijzing naar de achternaam Schelhaas, de andere steen heeft de enige activistische gevelsteentekst in de stad. Willy Schelhaas liet voor het onderhoud van haar stenen een geldbedrag na. Al eerder verkocht ze het huis aan ons met korting.

Activistische gevelsteen op nummer 12.

We gaan verder op de Hoogte Kadijk.

16

HOOGTE KADIJK

Veel typische Hoogte Kadijk Panden

Verder in de straat komen we nog 3x 2 typische Hoogte Kadijkpanden tegen met een halsgevel, stoepje en souterrain. Het zijn de nummer 16-18 50-52 en 60-62. Allemaal gerestaureerd in 1992 toen Stadsherstel hier veel werkzaamheden verrichtte. We hebben maar liefst 20 panden in deze buurt gered. Het hoekje Hoogte Kadijk 74, 76 en Tussen Kadijk 3 t/m 21 werd ook in die tijd aangepakt.

Dit deel van Hogte Kadijk in 1983.

We slaan even de hoek om naar de Tussen Kadijken.

17

TUSSEN KADIJKEN 3 T/M 21

Drie Van Houten monumenten

De drie monumenten aan de Tussen Kadijken zijn herbouwd begin 20e eeuw. Zij behoren tot de groep 'Van Houten' monumenten. De heer Van Houten was hoofdinspecteur bij Bouw- en Woningtoezicht rond 1920. Hij vond het zonde dat oude geveltoppen in de puinbak verdwenen als een pand gesloopt werd. Daarom zette hij zich in om ze een tweede leven te geven op een nieuw of herbouwd huis.

Terug naar Hoogte Kadijken en verder.

18

HOOGTE KADIJK 97, 99, 113 EN 117

Waar de scheepswerven waren

Aan de onevenzijde van de Hoogte Kadijk staan vier Stadsherstelmonumenten naast elkaar op het hoekje met de Overhaalsgang. Ze werden in 1983 gerestaureerd. De Vrienden van Stadsherstel droegen bij aan de restauratie van de gevelsteen.
Ook deze panden zouden bijna gesloopt worden. In 1970 koopt Rederij P. Kooij de panden om er een winterstalling van te maken voor zijn rondvaartboten. Maar gelukkig komt het niet zover en worden de panden later aan ons verkocht. Piet Kooij was een jonge Amsterdamse ondernemer die samen met zijn vader de buffetten pacht op de veerdiensten die op het Noordzeekanaal tussen Amsterdam en IJmuiden varen. Water, boten en Amsterdam zijn de drie grote liefdes van Piet. In 1922 ontdekt hij in het water van het inmiddels gedeeltelijk gedempte Rokin een oude motorboot waar hij wel wat in ziet. Hij koopt de boot, knapt hem op en begint met het rondvaren van passagiers door de Amsterdamse grachten. Gaandeweg koopt Piet meer boten; een solide basis voor rondvaartbedrijf Kooij wordt gelegd. Waar naast de vele toeristen beroemdheden als Winston Churchill, Nelson Mandela, Michael Jackson, het winnende EK-voetbalteam in 1988, Ajax in 1995, leden van het Koninklijk Huis en andere vermaarde buitenlandse staatshoofden, politici en artiesten worden rondgevaren.

De achtergevels van Hoogte Kadijk 128 – 162. Links daarachter Hoogte Kadijk 79 – 145 en uiterst links de Oosterkerk en Wittenburgergracht. De situatie zoals die tweede helft vorige eeuw te zien was.

HOOGTE KADIJK 97

Een oud Werfhuisje

Vanaf de 17e eeuw, Hoogte Kadijk heette toen nog Nieuwe Zeedijk, waren er in dit gebied veel scheepswerven. Zo ook op dit perceel. Dit leuke 18e eeuwse huis behoorde bij de werf van onder(scheeps)timmerman Gardenier, die tot aan de Nieuwe Vaart strekte. Blijkbaar brengt de werf niet voldoende op, of is Gardenier op zoek naar avontuur, als hij in 1736 in dienst gaat bij de VOC als onder(scheeps) timmerman bij de kamer van Amsterdam. Hij vertrekt met het schip Westerwijk onder leiding van schipper Wouter Bos naar Batavia. 115 dagen later komt het schip in Kaap de Goede Hoop (Zuid–Afrika) aan, vanwaar het na 24 dagen weer verder gaat. En zo komt het op 5 december 1736, dat is 199 dagen na vertrek vanuit Nederland, aan in Batavia. Maar, op de terugweg vergaat het schip, bij een storm bij de Kaap op 21 mei 1737. Of Gardenier daarbij was weten we niet. Wel weten we dat zijn dienstverband bij de VOC op 20 juni 1739 verbroken werd, vanwege zijn overlijden in Azië.

8 augustus 1969.

HOOGTE KADIJK 117

Het huis van een kritische VOC- ambtenaar

Begin 19e eeuw is VOC-ambtenaar Jacob Haafner één van de kleurrijke bewoners. Hij schrijft vijf reisverhalen over zijn leven en reizen naar Zuid-Afrika, India en Ceylon. Daarbij schroomt hij niet zijn afschuw van kolonialisme, zending en slavernij te tonen. Jacob wordt als 12-jarige in 1766 door zijn vader, die als scheepschirurgijn meegaat naar Batavia, meegenomen. Hij komt na een half jaar alleen in Kaapstad aan, zijn vader overlijdt onderweg. Hij woont twee jaar in bij een Nederlands gezin, vertrekt dan naar Jakarta waar hij kinderen van de opperkoopman Robert van den Burg lesgeeft en keert weer terug naar Kaapstad waar hij in dienst komt bij een slavenhandelaar. Als hij in 1770 naar Holland terugkeert gaat hij als schilder in de leer bij Reinier Vinkeles. De illustraties in Jacobs latere boeken zijn door Vinkeles gemaakt naar tekeningen van Jacob. In 1771 gaat hij terug naar de Oost. Is vijftien jaar als klerk in dienst van de VOC en daarna is hij privéhandelaar. Hij krijgt een relatie met de Indiase danseres Mamia. Hij koestert de cultuur en de levenswijze van de Indiër en wordt als een van hen werd beschouwd. Als Mamia overlijdt keert hij in 1790 terug naar Amsterdam.

Jacob Haafner op de cover van een boek bezorgd door J.A. de Moor en P.G.E.I.J van der Velde.

Op de scheiding met het buurpand zit een gezamenlijke gevelsteen. De Vrienden zorgen voor het polychromeren van de steen. Het jaartal zou 1777 moeten zijn.

Het pand zoals we het in de jaren 70 aantroffen.

Route van Nederland naar Batavia.

Op de Hoogte Kadijk lopen we even door naar de Kromhout Werven.

19

MUSEUMWERF 'T KROMHOUT

De werven van de Admiraliteit en de VOC kwamen met de Vierde Uitleg binnen de stadsmuren van Amsterdam te liggen. Op het land ten noorden van de Nieuwe Vaart bleef lange tijd ruimte beschikbaar voor kleinere en ook particuliere scheepswerven en daaraan gelieerde bedrijven. De Hoogte Kadijk was op 11 mei 1757 nog een onbetekenende locatie toen Neeltje Hendrikse de Vries met haar man, de scheepstimmerman Doede Jansen Kromhout, een stuk grond aan de Nieuwe Vaart verwierf. Scheepswerf 't Kromhout bleef een eeuw lang één van de vele kleine werven in Amsterdam.

Goedkoop en Kromhout motoren

Op 11 maart 1867 kwam daar verandering in toen de familie Goedkoop het kwakkelende bedrijf moderniseerden om hun andere scheepsactiviteiten te faciliteren. In 1873 werd een nieuwe - met stoomkracht uitgeruste - helling in gebruik genomen en in 1888 werden de houten overkappingen vervangen door een - met elektriciteit verlichte - gietijzeren hal. De tweede kap kwam in 1899 waarin de Goedkoops eerst stoommachines maar later zeer betrouwbare verbrandingsmotoren produceerden. Deze Kromhout motoren werden wereldberoemd. De zaken gingen zo voorspoedig dat in 1908 aan de andere kant van het IJ een grote fabriek geopend werd. Deze bloeide in de wederopbouw van de vorige eeuw nog even op, maar kon het net als de andere zware industrie in de jaren zestig niet meer bolwerken. In 1966 werd het overgenomen door VMF Stork.

De Ceuvel

Van de werf 't Kromhout aan de Nieuwe Vaart was al eerder afscheid genomen. In 1911 was het overgedaan aan de firma Wed. J.L. Ceuvel, eigenaar van de ernaast gelegen werf Vredenhof. Samengevoegd bleven beide werven hier nog tot 1967 in bedrijf. Toen werden ze overgenomen door Scheepswerf Volharding in Amsterdam-Noord. Daar herinnert de broedplaats De Ceuvel nog aan een stukje roemruchte scheepshistorie van Amsterdam dat zijn oorsprong vond op werf 't Kromhout aan de Nieuwe Vaart.

Stadsherstel stapt in

Na de sluiting in 1967 was de grond van de werf bijna prooi geworden van ontwikkelaars. In 1973 werd de stichting Werf 't Kromhout opgericht. Om de toekomst van het gehele historische complex - de hallen waren sinds 1976 rijksmonument - definitief veilig te stellen kwam Stadsherstel in beeld. In 1998 werd een vloeistofdichte vloer op de werf van Van Amerongen gelegd, om aan de nieuwe milieueisen te voldoen en werden de monumentale West- en Oosthallen aangepakt. In 1999 was de restauratie/renovatie gereed. Daarna werd begonnen met de nieuwbouw op het naastgelegen terrein. In april 2003 is het hele vernieuwingsproces afgerond. De strijd is gestreden. Een uniek stuk historisch-nautische geschiedenis is bewaard gebleven en zal door Stadsherstel blijvend gekoesterd worden.

We keren terug op de Hoogte Kadijk en slaan rechts de Overhaalsgang in om de Nieuwe Vaart over te steken en bij de Oosterkerk binnen te lopen.

20

DE OOSTERKERK

Kerk voor scheepslui

De Oosterkerk is de enig overgebleven kerk op het eiland Wittenburg. Het eiland is vernoemd naar Jan Witheijn, die hier in 1657 als één van de eersten een werf vestigde. Dit eiland zou vooral voor particuliere scheepsbouw bestemd blijven. De Oosterkerk is tussen 1669 en 1673 gebouwd voor de eerste bewoners van de Oostelijke Eilanden. Die namen de kerk al in 1671 in gebruik. Waarschijnlijk was het een ontwerp van stadsbouwmeester Daniël Stalpaert die bouwde op de andere eilanden ook de zeemagazijnen voor de Admiraliteit en de VOC. Bouwmeester Adriaan Dortsman heeft de plannen later bijgewerkt en inwendig nog enkele veranderingen in het ontwerp aangebracht. De plattegrond van de Oosterkerk vertoont gelijkenis met die van de Amstelkerk - thans kantoor van Stadsherstel - waar Stalpaert in dezelfde tijd mee bezig was. Dortsman is in 1682 in de Oosterkerk begraven.

Bouwvallig

De kerk heeft het al eeuwen zwaar te verduren gehad. Eerst was het zandpakket in de kerk in verband met het begraven enige malen opgehoogd, waardoor de gronddruk van binnenuit te groot werd. Reeds in de 18e en 19e eeuw waren hierdoor veel reparaties noodzakelijk. Ook de trillingen die de havenactiviteiten veroorzaken - nadat de Nieuwe Vaart in 1876 voor de afhandeling van grote schepen werd bestemd - hebben de kerk geen goed gedaan. In 1962 is de Oosterkerk uiteindelijk wegens bouwvalligheid gesloten.

Herstel

In de jaren zeventig vonden enkele herstellingen plaats met rijkssubsidie in het kader van de werkeloosheidsbestrijding. Het benodigde herstel was echter zo grootschalig - onder andere geheel nieuwe fundering - dat in de jaren 1979-1982 een algehele restauratie plaatsvond.

Religieus erfgoed

Wij zijn in 2022 eigenaar geworden van de 17e eeuwse Oosterkerk. Zo voegen we weer een mooi monument toe aan het lijstje van meer dan veertig religieuze gebouwen waar wij eigenaar en beheerder van zijn. Ook dit huis zal een mooie muzikale, culturele en betekenisvolle toekomst krijgen voor alle Amsterdammers. Tot de aanvang van de restauratie verhuren en programmeren we hier culturele evenementen, zakelijke bijeenkomsten en activiteiten voor de buurt.

De Oosterkerk ligt in het Oosten

Leuk op te merken: de Oosterkerk is de enige van de vier 'windstreekkerken' die haar naam eer aan doet. Immers, de Westerkerk ligt zuidelijker dan de Zuiderkerk, de Noorderkerk ligt Westelijker dan de Westerkerk en de Oosterkerk ligt Noordelijker dan de Noorderkerk. Maar de Oosterkerk ligt wel het meest oostelijk van de vier.

Oosterkerk in de jaren 70 van de vorige eeuw.

Oosterkerk van 'binne' tijdens een begrafenis.

Oosterkerk vanaf het water van de Nieuwe Vaart, 1955

Over de speelplaats gaan we naar het monument 'Schip op de Helling' en daarna door de Kleine Wittenburgerstraat naar het Markerhuisje.

SCHIP OP HELLING

Het hardstenen beeld is een ontwerp van Marius van Beek, Wim Tap en Hank Beelenkamp. Het is in 1984 onthuld en refereert aan het VOC-verleden van de Oostelijke Eilanden en daarmee aan het hele koloniale verleden van Nederland. Er in gebeiteld zijn het logo van de Kamer Amsterdam van de VOC en de woorden van Multatuli (Eduard Douwes Dekker) uit zijn Max Havelaar: "...er ligt een roofstaat aan de zee, tussen Oostfriesland en de Schelde". Daar hoeven we in deze tijd van reflectie op ons verleden weinig aan toe te voegen.

21

MARKERHUISJE

Van werfhuisje tot restaurant

Het Markerhuisje is een oud werfhuisje dat op de scheepswerf 't Groenland stond. Deze werf kwam van Hoogte Kadijk, heette toen Sint Joris, waar brouwerij De Gekroonde Valk vrije doorgang naar de Nieuwe Vaart nodig had voor de waterschuiten.
In 1855 kreeg Gerrit Broerse met zijn Sint Joriswerf hier een plek waar een tuinder een warmoes- of groenland had. Bij de werf, nu Groenland geheten, bouwde hij een huisje en omdat zijn vrouw Geertje van Marken kwam werd dit in de stijl van dat eiland opgetrokken. Tot 1965 bleef de familie Broerse eigenaar van de werf. De drie kleinzonen van Gerrit hadden geen opvolgers en verkochten 't Groenland aan Simon Beffers. Zijn vader had eind jaren dertig al een gedeelte van het terrein gehuurd, toen hij vanwege de oorlogsdreiging zijn eigen werfje op de Marinewerf op Kattenburg moest verlaten. De familie Beffers hield zich vooral bezig met de bouw en reparatie van dekschuiten. Nieuwe milieuwetgevingen brachten de exploitatie van de goed draaiende werf in gevaar. In 1991 moest de zwaar vervuilde terrein gesaneerd moest worden. Na vele jaren gesteggel en niet nagekomen beloftes verkochten ze de grond aan een projectontwikkelaar.

Appartementen naast nieuwe waterpartij

In de jaren 2002-2004 werd hier appartementencomplex 'Het Groenland' gebouwd, naar ontwerp van de Vlaamse architect Bob van Reeth. Op aandringen van buurtbewoners, die zich jaren sterk hadden gemaakt voor het behoud van de werf, beloofde de gemeente zich in te spannen voor verplaatsing van het werfhuisje. De bruikbare materialen werden opgeslagen. Een aanvraag voor plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst was eerder afgewezen. Behalve de scheepswerf moesten vier huisjes aan de Tweede Wittenburgerdwarsstraat gesloopt worden. Twee daarvan hadden vermoedelijk een 17e-eeuwse kern. De gemeente zorgde voor een nieuwe inrichting van de openbare ruimte, waarbij de nieuwe waterpartij werd gegraven.

Belofte tot herbouw

Wethouder Guido Frankfurther van Stadsdeel Centrum vroeg aan Stadsherstel om herbouw van het huisje op zich te nemen. Om dit historische element niet verloren te laten gaan, is op dit verzoek ingegaan. Neil Kesper van Lines kreeg deze opdracht, omdat hij in 2002 al opmetingstekeningen had gemaakt en de demontage had begeleid. In maart 2005 werd begonnen met het werk, dat een kleine vijf maanden later bouwkundig gereed was. Het funderingswerk en de nieuw toegevoegde kelder van het huisje werden door Stadsdeel Centrum betaald. Met het onthullen van de herplaatste gevelsteen, die sinds de bouw in het Markerhuisje zat, verrichte stadsdeelwethouder Els Iping in februari 2006 de officiële handeling van de oplevering van het hele project 'Groenland'.

U kunt hier tijdens de Zeehavendagen koffie&gebak krijgen voor de speciale prijs van € 6,-.

We gaan verder in de Kleine Wittenburgerstraat richting Windroosplein. Daar lopen we een klein rondje om het Windroosplein met het monument Communistisch Verzet in Nederland.

WINDROOSPLEIN 73

N.Z.H.R.M.

Nog even een maritiem ommetje naar het hoekje van het Windroosplein. Op nummer 73 een ontwerp in neo-renaissance-stijl. In 1883 gebouwd door H.J. Amesz als een smederij met bovenwoningen. Aan het einde van die eeuw nam de Noord- & Zuid-Hollandsche Redding Maatschappij het in gebruik en bouwde er een door C.B. Posthumus Meyjes ontworpen botenhuis aan vast. Boten konden vanaf de Dijksgracht de loods in varen. De NZHRM, opgericht in 1824 in Amsterdam, kreeg in 1949 het predicaat 'koninklijke'. In 1991 fuseerde de maatschappij met de Koninklijke Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen (KZHMRS) tot Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij. Die heeft botenloodsen op verschillende plekken in Nederland. De KNRM verliet het te klein geworden Amsterdamse gebouw in 1994. Het wordt nu als bedrijfspand gebruikt.

In 1946 schonk de Britse zusterorganisatie RNLI twee motorstrandreddingsboten om ingezet te worden op de Waddenzee. Hier liggen ze nog in de Dijksgracht aan de achterzijde.

Van Windroosplein linksaf de Derde Wittenburgedwarsstraat in, over het bruggetje en langs de Marinierskade, langs de Dijksgracht en dan rechtsaf over de Mariniersbrug naar de Piet Heinkade.
U kunt hier linksaf naar NACO-huisje en CS of u kunt rechtdoor nog wat maritieme geschiedenis van Amsterdam proeven.

22 PAKHUIS DE ZWIJGER

Het pakhuis werd in 1933 gebouwd door Blaauwhoedenveem-Vriesseveem voor de opslag van bederfelijke waar. Het modernste van zijn tijd. J. de Bie Leuveling Tjeenk en K. Bakker bouwden in de stijl van het nieuwe bouwen met beton, staal en baksteen. Nadat het zijn oorspronkelijke functie had verloren stond het enige tijd leeg en sloop dreigde. Ook hier veel strijd voor behoud. Het initiatief kwam van het in 1996 gekraakte naburige pakhuis Vrieshuis Amerika. De stichting Vrieshuis Amerika nam het initiatief om de gemeente te overtuigen van de vernieuwende culturele invulling.

Van Stigt en Stadsherstel komen met de oplossing

Probleem was de ontsluiting van het Java-eiland door een brug. Die zou door het pakhuis heen moeten gaan. Men kwam er niet uit tot de ontwikkelaars zich in 2003 tot Stadsherstel en architect en restauratie-specialist, André van Stigt wendden. In 3 maanden was er een oplossing. Het gebouw bleef bepalend en bijvoorbeeld de unieke betonnen kolommen die zich naar boven verbreden tot paddestoelen, bleven behouden. Het pakhuis was toen al gekraakt. Maar die verlieten het pand begin 2005 en daarna kon met de bouw begonnen worden. Eind 2006 was het zeer opmerkelijke project voltooid.

Pakhuizen van de Vemen

Vemen werkten binnen een gilde voor gezamenlijk profijt en risico. Te herkennen aan hun hoeden, om verwarring tijdens het laden en lossen te voorkomen. Zij namen steeds vaker taken van de handelaar over. Na de Franse overheersing bleven de Vemen bestaan en groeiden steeds meer uit tot grote bedrijven die zich volledig gingen toeleggen op het opslaan en behandelen van goederen. Zij bouwden hun eigen veemgebouwen, waarbij hun naam verwijst naar hun verleden: Blaauwhoeden- en ook Purperhoedenveem.

We lopen rechts naast pakhuis de Zwijger naar de kade. Let op de namen op de zijgevel van de gebieden waar we handel mee dreven.

JAN SCHAFERBRUG

'In gelul kun je niet wonen', dat was Jan Schafer ten voeten uit. Van 1978 tot 1986 wethouder voor de PvdA in Amsterdam met woonzaken in zijn portefeuille. De brug die naar hem vernoemd is verbindt de Oostelijke Handelskade met het westelijke deel van het Java-Eiland. De brug wordt bij Sail Amsterdam weggehaald voor de tallships. Augustus 2025, als we de 750e verjaardag van Amsterdam vieren, zal dat weer het geval zijn.

Links de aanleg van de Jan Schaeferbrug in de IJhaven, voor pakhuis De Zwijger aan de Oostelijke Handelskade. Rechtsboven de Oostelijke Eilanden, de Dijksgracht en de sporen naar het Centraal Station. Mei 2000.

JAVA EILAND

De havenactiviteiten verplaatsten zich na het graven van het Noordzeekanaal naar het Oosten van de stad. Aan de Oostelijke Handelskade was er aansluiting met twee belangrijkste spoorwegnetwerken, die van HIJSM en Staatsspoor. In 1896 werd besloten om een eiland in het IJ aan te leggen. Verbonden met het vasteland door middel van een dam. In eerste instantie fungeerde het als golfbreker voor de Oostelijke Handelskade, maar het groeide uit tot overslag eiland. Eind 19e eeuw vestigde de KNSM zich als eerste bedrijf op het eiland. Die hield het bijna een eeuw vol, maar begin 1980 viel het doek voor de KNSM.

Luchtfoto van het Java-eiland en in het midden de IJhaven. Op de achtergrond de Dijksgracht en op de voorgrond het Afgesloten IJ. 1930 ca.

Aan het water van het IJ eindigt deze wandeling van Stadsherstel tijdens de Zeehavendagen 2022. U kunt de Veemkade verder aflopen en dan linksaf slaan bij het Vriesseveem en op de Piet Heinkade naar CS lopen of de tram nemen.

Bronnen:
Beeldmateriaal uit het Archief Amsterdam
Privé foto's zonder auteursrechten
Foto's Stadsherstel

Dank aan Leo Bogers en Gay Lee Oen voor hun medewerking bij het verzorgen van deze wandeling.

Word Vriend van Stadsherstel

Meehelpen stadsherstellen en daar optimaal van genieten? Dat kan als u Vriend wordt van Stadsherstel. De Vrienden van Stadsherstel maken het verschil, zij helpen ons met het aankopen, restaureren, her-bestemmen en openstellen van monumenten en dragen bij aan het behoud van het restauratieambacht.

Als Vriend krijgt u jaarlijks:

- Het Stadsherstel Magazine
- De digitale en #ODM nieuwsbrief
- De Vriendenwandeling
- Vriendenrondvaart voor een Vriendenprijs
- Ledenvergadering met lezing/muziek
- Exclusieve kijkjes in monumenten
- Korting op culturele activiteiten
- Online Amsterdam cursus
- Eén gratis lidmaatschap om weg te geven

En nog veel meer. Word ook Vriend voor maar € 30,- p.j. via www.stadsherstel.nl/vrienden

Welkomstgeschenk

Als welkomstgeschenk ontvangt u het 1e boekje van Gevels van Amsterdam in een bewaarhoes.

Het eerste deel van de serie 'Gevels van Amsterdam.'

Stadsherstel winkeltje

Sinds 1 maart 2022 is het Stadsherstel Winkeltje aan de Reguliersgracht 67 geopend. Het wordt door enthousiaste Stadsherstel-vrijwilligers gerund.

In het hoekhuis, waar meer dan twee eeuwen een banketbakker zat, is de open winkelkast uit 1863 al een bezoekje waard. De gerestaureerde kast is helemaal ingericht met onder meer scheepjes uit ons Kromhoutmuseum, een borduurpakket van Dik Trom op een ezel uit ons Dik Trom museum, maquettes en heel veel boeken waarin Stadsherstelmonumenten voorkomen.

Minibieb

Ook is onze minibieb rijk gevuld met boeken over Amsterdam en Nederlandse architectuur en geschiedenis. Heeft u nog een boek over? Breng het langs. Of neem een boek mee dat u interesseert.

Openingstijden Winkeltje:
Dinsdag t/m vrijdag (13:00-16:30)

Al 325+ monumentenverhalen in #OmDeDagEenMonument

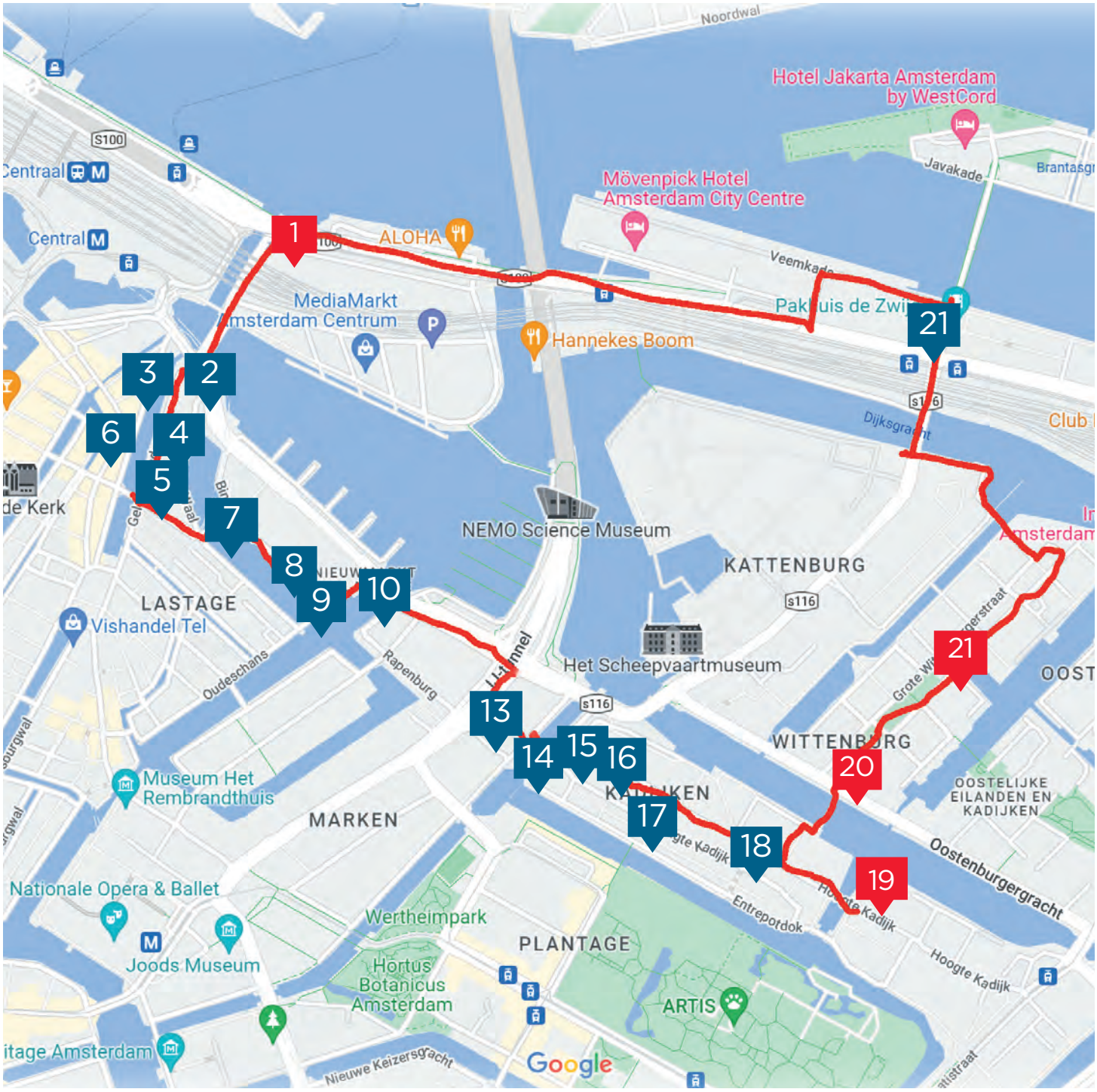
Naast de maandelijkse nieuwsbrief heeft Stadsherstel ook een extra nieuwsbrief, waarin wij om de dag een ander monument uitlichten. In het jaar 2025, als Amsterdam 750 jaar oud is, staan dan alle 750 Stadsherstel-monumenten op de website! Naast deze mooie monumentenverhalen delen wij in deze extra digitale nieuwsbrief ook regelmatig kortingen of leuke activiteiten.

Ontvangt u deze extra nieuwsbrief nog niet?

Inschrijven kan gratis via www.stadsherstel.nl/nieuwsbrief

Al 4500 lezers!

Vrienden van Stadsherstel 020-5200075 | www.stadsherstel.nl | vrienden@stadsherstel.nl



ROUTE STADSHERSTEL ZEEHAVENDAGEN JUNI 2022

Panden op de route:

1	NACO-huisje, Ruijterkade 112	13	Foeliedwarsstraat 42
2	Geldersekade 3	14	Kadijksplein 7
3	Geldersekade 12	15	Hoogte Kadijk 12
4	Geldersekade 39	16	Hoogte Kadijk 50
5	Geldersekade 53	17	Tussen Kadijk 15
6	Geldersekade 78	18	Hoogte Kadijk 113- 117
7	Oude waal 6	19	Kromhout Werf
8	Binnenkant 36	20	Oosterkerk
9	Binnenkant 50	21	Markerhuisje
10(11 12)	Kalkmarkt 10 -13	22	Pakhuis de Zwijger