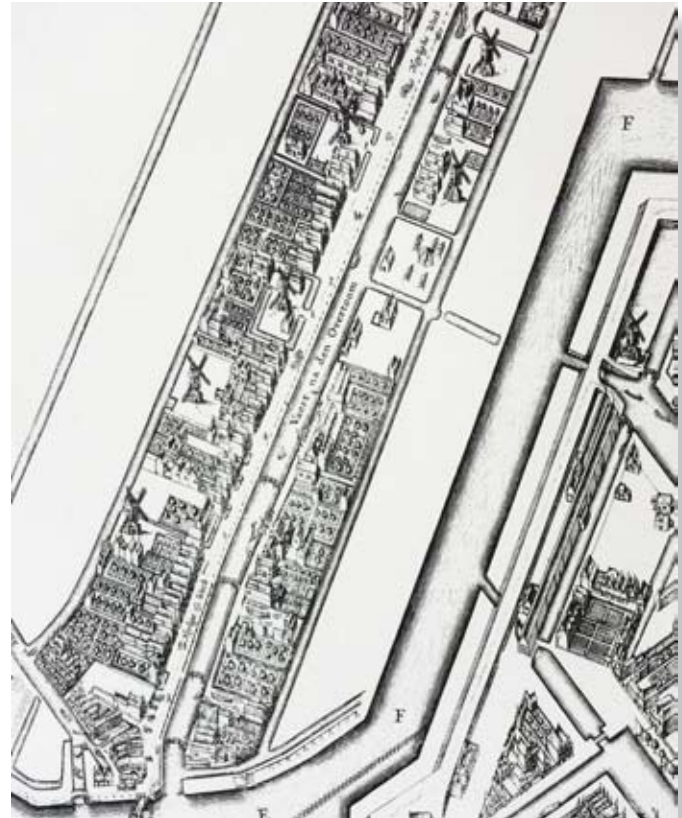


de vroegste industriegebieden, deel 4:

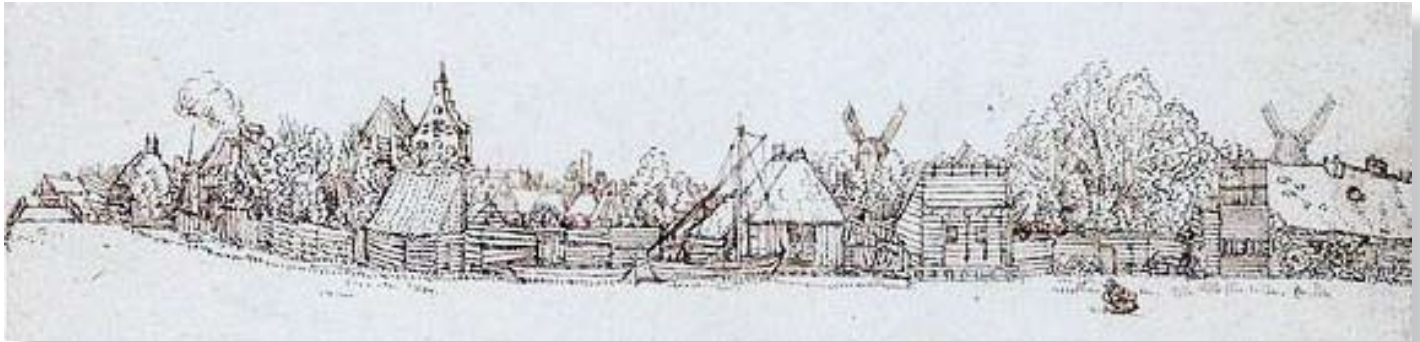
Overtoomsevaart



De Heiligewegsvaart, na de Alteratie doorgaans Overtoomsevaart genoemd, was geen industriegebied avant la lettre. Daarvoor was de diversiteit van de gebruikmakers te groot. Al eeuwen was de weg langs die vaart veel belangrijker, namelijk een pelgrimsweg van Sloten en Amstelveen naar de Sacramentskapel in de Kalverstraat. De weg werd in de loop der eeuwen door stadsuitbreidingen steeds korter en de ondernemingen die niet binnen een stad pasten werden steeds verder de stad uit gedrongen. Die Heiligeweg liep van de Kostverlorenvaart tot aan de Kalverstraat, het laatste stukje heet nog steeds zo. In ±1450 maakte het Singel de stadsgrens uit, na ±1590 de Herengracht en na 1662 de Singelgracht. De 100 roeden-grens (stadsvrijheid) na de Vierde Uitleg viel toen op de plaats waar zich nu de 2^e Constantijn Huygensstraat bevindt en tot zover reikte de directe invloed van de stad. Belangrijk is te weten dat weg en vaart onder de jurisdictie vielen van Nieuwer-Amstel en dat buiten de stadsvrijheid de betreffende anarchie heerste van alles dat zich aan de regels en heffingen van de stad wilde onttrekken. Al die eeuwen vestigden zich aan de weg allerhande aanbieders van diensten, dagelijks aangevuld met venters en recreanten. Zoals gezegd werd de weg op zeer uiteenlopende manier benut, zowel voor bewoning, nijverheid als industrie. Dat leverde pleziertuinen naast buskruitmolens op, theaters naast mosterdmolens, uitspanningen tegenover korenmolens en buitenhuizen naast katoendrukkerijen of volmolens. Op het water van de vaart vond je door elkaar mestpramen, plezierjachtjes, dekschuiten en veerboten (zie afbeelding volgende pagina). Waar we in deze serie over industrieterreinen in geïnteres-



Boven: Dit is het deel van de Heiligeweg dat voor de Vierde Uitleg (1658-62) ontruimd moest worden. Op één na hebben alle molens een plek aan de Overtoomsevaart gekregen. Een der molens rechts van de vaart ging naar het Rottenestpad, in de buurt van het Pesthuis.



seerd zijn is de invulling na de grote stadsuitleg van 1662. De stedelijke overheid zocht plekken voor de industrieën die echt niet binnen een stad in te passen waren, zoals windmolens en dan met name de letterlijk broodnodige korenmolens. Maar ook voor de enorme hoeveelheid zaagmolens die hout voor huizen- en scheepsbouw leverden, om maar te zwijgen over gevaarlijke loodwitmolens en stinkende zeemtouw- en volmolens. Aan de Overtoomsevaart vonden alle categorieën wel een plekje maar binnen de stadsvrijheid toch alleen de meer aangename. Voor koren- en zaagmolens die in het gebied van de Vierde Uitleg stonden werd van overheidswege een nieuwe plaats – buiten de stad maar binnen de stadsvrijheid – gezocht en zo zien we aan de noordzijde van de vaart zes korenmolens

Boven: Deze tekening van begin 17e eeuw geeft aan hoe de ruimte langs de Heiligewegsvaart ingevuld was. Dit deel komt overeen met dat van de kaart op p.2.

Rechts: Uit die zelfde tijd een levendige blik over de vaart verder buiten de stad in zuidelijke richting.

verschijnen die eerder langs de Heiligeweg of elders in de stad hadden gestaan. Dat waren zonder uitzondering nog standaardmolens die in de 18^e eeuw pas vervangen werden door het modernere type bovenkruisende stellingmolens. Eén der zes molens stond reeds op een geschikte plek buiten de Singelgracht, namelijk de Vier Winden. Tussen deze en de Singelgracht in



kreeg de Rosenboom een plek en ten westen van deze beiden kwam de Spinder te staan. Daarna kwam de toegang over land naar het Pesthuis via een gelijknamig pad en brug. Voorbij die brug stond direct de Lelie, daarna de Hoornsche Jagt en bijna op de grens met Nieuwer-Amstel de Wolf. Alle molens hadden een haventje of brede sloot naar de vaart. De Wolf had een eigen invaart tot in de molen (zie omslag). Over de molenwerven liep geen pad langs de vaart, wat het verkeer belemmerde en deze kant tot 'de stille zijde' maakte. De korenmolens waren zeer productief met als koplopers de Rosenboom (677t meel p/jr), de Spinder (666t) en de Wolf (643t). De cijfers zijn over het jaar 1843. In 1855 werd de Rosenboom onttekend en tot stoomkorenmolen omgebouwd. De vergunning was aan



vele voorwaarden onderhevig, hoofdzakelijk het brandgevaar betreffende. Dat nam niet weg dat de molen in 1877 volledig afbrandde, nadat hij in 1873 nog net omgebouwd was tot zaagmolen. Na klachten over het pover onderhoud aan de schoeiing en het moeilijk begaanbare pad langs de vaart besloten de gezamenlijke molenaars tot het dempen van hun haventjes en het aanleggen van een pad over hun molenwerven. Na de annexatie van 1877 was het lot van de molens echter bezegeld en moesten de overgebleven molens verdwijnen. De Vier Winden was al in 1870 afgebroken om in Beverwijk herplaatst te

Boven: Deze prent toont alle zes molens op een rij. De meesten lijken hier al omgebouwd te zijn tot stellingmolen.

Links: Een prent uit 1730 of kort daarvoor, waarop de meest rechtse, de Rosenboom al omgebouwd is tot bovenkruisende stellingmolen.



worden, de Spinner werd in 1876 afgebroken nadat hij al ernstig geleden had door een brand in 1864. De Hoornsche Jagt werd in 1874 afgebroken, de Lelie in 1878 en de Wolf in 1887. Alhoewel niet direct aan de Overtoomsevaart gelegen hoort in het rijtje windmolens ook 't Rottenest thuis. Die molen stond eerder aan de noordzijde van de Heiligeweg (kaartje p.3) en werd in 1630 naar een pad langs de Pestsloot verplaatst. Medio 18^e eeuw werd ook deze molen omgebouwd tot bovenkruier maar moest na 1865 wijken voor de Ned. Chemische Fabriek die aan de Singelgracht gebouwd werd. In deze fabriek werd zwavelzuur en salpeterzuur vervaardigd. De molen, die na 1818 de Rijzende Zon heette, werd naar Noord-Brabant verplaatst. Niet ver daar vandaan, in de tuin Ypenwoud, werd in 1845 de Roommolen van bolwerk Schinkel herplaatst, die daar plaats moest maken voor de bouw van de cellulaire gevangenis. In 1850 kreeg de eigenaar vergunning om op



Boven: Nog eens de zes molens aan de vaart, nu in een recentere vorm (1864) als stellingmolens.

Links: 't Rottenest aan het Rottenestpad, bij het Pesthuis, tekening Reinier Nooms ±1653



het woonhuis bij die Roomolen een klein specerijmolentje te plaatsen, het Jonge Hart. In 1884 maakten beide molens plaats voor het graven van het Jacob van Lennepkanaal.

Berucht waren de buskruitmolens aan de Overtoomsevaart. Daarvan stonden er vier, allemaal rosmolens, d.w.z. door paarden aangedreven. De eerste, Sollenberg, stond op de grens van de stadsvrijheid, de overige drie ten zuiden daarvan en alle vier in Nieuwer-Amstel. Zelfs die gemeente zag in dat de aanwezigheid van buskruitfabrieken levensgevaarlijk was en zeker als die zo dicht bij elkaar lagen als deze vier. Hoezeer ze gelijk hadden zagen we 14 augustus 1758, toen de Sollenberg



met een gigantische klap explodeerde en met de grond gelijk gemaakt werd. De overige molens werden op verder onbekende tijdstippen ontmanteld, waarvan er twee een nieuwe plek bij Ouderkerk aan de Amstel kregen.

Een van de vele katoendrukkerijen aan de vaart was de 'Overtooms Welvaren' van Pieter de Clercq, waarover niet zo heel veel bekend is, terwijl er wel veel voorbeelden van hun producten bekend zijn. In 1750 waren in Amsterdam een tachtigtal katoendrukkerijen werkzaam, in 1796

waren dat er door de moordende concurrentie vanuit het buitenland nog maar dertig. Overtooms Welvaren was er daar één van en ze hield het tot 1817 uit.



Het bedrijf stond op grondgebied van Nieuwer-Amstel.

De Simplex fietsenfabriek (1887) was aan de Overtoom actief van 1896 tot 1953 en verhuisde toen naar de Pilotenstraat.

Boven: Rijwielfabriek Simplex had zijn productiebedrijf van 1896 tot 1953 aan de Overtoom.

Li.bov: Buskruitmolen Sollenberg explodeerde op 14 augustus 1758

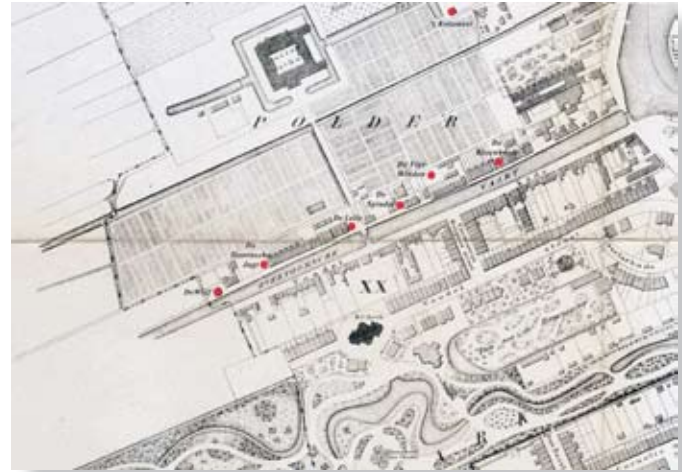
Links: Succesvolle stalen van katoendrukkerij Overtooms Welvaren



Aan de Overtoom kende het merk de grootste triomfen. Met een personeelsbestand van zo'n honderd mensen worden al gauw 5000 fietsen per jaar geproduceerd. In 1955 werd de miljoenste fiets geproduceerd maar het bedrijf maakte ook vele andere soorten vervoermiddelen. Vindingen die het merk beroemd maakten zijn het cycloïdelager in 1909, de aluminiumfiets in 1939 en in 1927 de eigen trommelrem die tot in de 60-er jaren toegepast werd. Het gebouw werd na

1953 gebruikt door behangselfabriek Goudsmit-Hoff en Remington.

Aan het begin van de vaart, achter het Sophiapark waar nu de Eerste en Tweede Helmersstraat zijn, werd de vernis- en lakstokerij van Van Son (1861) en de loodwitfabriek van Ooster & Co (1859) gevestigd, met hun toegangen naar de Buitensingel



gekeerd. Loodwit was een pigment voor dekkend witte olieverven. Nederland was in de vervaardiging van dit pigment – door een afwijkend en geheim procédé – wereldmarktleider. Het gebruik van dit pigment is uit de gratie geraakt nadat bekend werd hoe schadelijk de stof voor de gezondheid was, zelfs in verwerkte vorm. De fabricage was ronduit levensbedreigend voor het personeel; van loodwitmolen De Son (bol-

Boven: Fragment van de kaart van V.d.Stok uit 1881 met het Amsterdamse deel van de Overtoomsevaart. De grens met Nieuwer-Amstel is als stippellijn aangegeven. Van de molens was op dat moment alleen de Wolf nog aanwezig. Helemaal rechtsboven de Loodwitfabriek en de Lak- en vernisstokerij van Van Son. Onderaan het Vondelpark.

Li.bov: Het beroemde 'balhoofdplaatje' van Simplex.

Links: De Buitensingel met links de lakstokerij van Van Son in 1890.

Rechts de ingang van de Pestsloot, nu Bosboom Toussaintstraat.



werk Zeeburg) is bijvoorbeeld bekend dat het personeel slechts een beperkte tijd in de fabriek werkzaam mocht zijn om het hoge overlijdensrisico te verbloemen. Ooster & Co werd in of iets voor 1895 ontmanteld.

Sinds een keur van 1642 was het verboden binnen de stad lak en vernis te stoken, vanwege het grote brandgevaar dat de branche veroorzaakte. Van Son dreef van 1861 tot 1915 zijn lakstokerij daarom aan de Buitensingel, tot hij ook daar door bebouwing ingesloten was. In de 20^e eeuw is Van Son overgeschakeld op drukinkten en heeft zijn productie naar Hilversum verplaatst. Na ruiming van de fabriek kon de Tweede Helmersstraat eindelijk op volle breedte geroid worden. In

Boven: Fragment van de kaart van Mol uit 1770 met de Overtoomsevaart. De stadsvrijheid is aangegeven door een stippellijn, Fort d'Eendragt is de voormalige aardewerkfabriek Blankenburg

Rechts: Gesticht De Eendracht in de verbouwde aardewerkfabriek Blankenburg op de fundamenten van de Franse Schouwburg die op zijn beurt weer op de grond van buskruitmolen De Rob stond.

1919, na onteigening en sloop van de huizen aan het Sophia-park (eigen weg; de twee huizen aan de Nassaukade konden blijven staan) kon de Eerste Helmersstraat geroid worden. (zie kaartje uit 1881 op p.8)

Afgezien van wat incidentele meldingen van industriële ondernemingen aan de Overtoomsevaart nu een laatste fabriek in detail: de aardewerkfabriek Blankenburg. Nadat in 1739 een van de vier buskruitmolens 'De Rob' ontmanteld was en het jaar daarop afgebroken, werd het grondstuk in delen verkocht. Een deel ging naar katoendrukkerij 'De Drie Braamen' en een deel werd gekocht door zeilmaker Ary Blankers, een man met torenhoge ambities die aan zijn zeilmakerij niet genoeg had. Hij trad daarnaast als scheepsmakelaar op en bouwde in 1752



op het grondstuk aan de Overtoomseweg een houten schouwburg, die hij in 1753 aan een frans gezelschap verhuurde. De schouwburg werd daarom bekend als de 'Franse Schouwburg' maar heette eigenlijk 'Blankenburg'. In de nacht van 12 op 13 augustus 1754 brandde de schouwburg alweer af en werd niet herbouwd. In 1756 bouwde Blankers op de fundamente van de schouwburg een aardewerkfabriek, ook Blankenburg genaamd. Blankers wilde profiteren van de grote vraag naar namaak chinees porselein en ook dit keer had hij vakkrachten van elders nodig om de productie te starten: Matthijs Arends uit Delft. En ook dit keer had Blankers geen gelukkige greep gedaan; zijn porselein vond geen genade bij het 18^e eeuwse



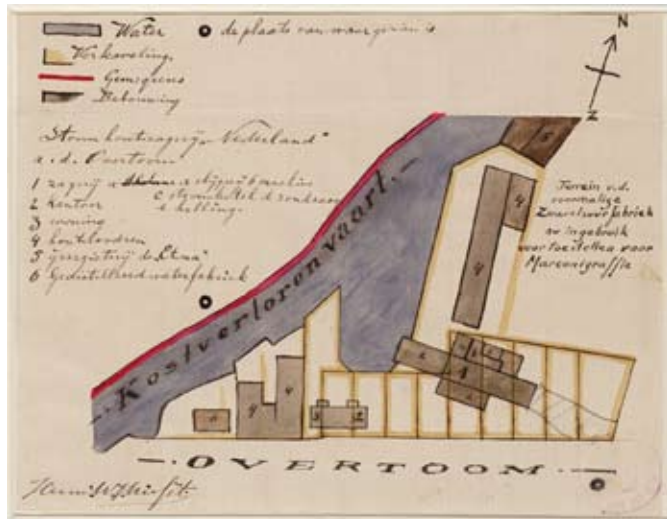
publiek en in 1760 ging hij failliet. Uit verkoop in 1764 van de roerende boedel richtte graaf Gronsfeld Diepenbroek zijn wél succesvolle Weesper Aardewerkfabriek in en het onroerend goed werd verbouwd tot gesticht d'Eendragt. Dat gebouw heeft tot 1970 aan de Overtoom gestaan en werd toen afgebroken. Bij de sloop zijn eindelijk voorbeelden (misbakfels) van de aardewerkproductie te voorschijn gekomen.

Lees ook: *Ons Amsterdam 23* (1971) pp.66-78

Aan het einde van de vaart was de stoomhoutzagerij Nederland. Die had zijn helling eerst naar de Overtoomsevaart maar

Boven: De stoomhoutzagerij 'Nederland' juli 1900, vóór de demping van de Overtoomsevaart.

Links: Plattegrond van Stoomhoutzagerij Nederland aan de noordzijde van de hier al gedempte Overtoomdevaart. De helling is daarom verlegd naar de Kostverlorenvaart. De aantekening rechts toont waar Ketjen zijn zwavelzuurfabriek tot ±1900 had. Het donkerbruine pand helemaal boven is van ijzergieterij De Etna.





verlegde die, na de demping van de vaart, naar de Kostverlorenvaart (zie plattegrondje p.10).

Grenzend aan de stoomzagerij (op dezelfde plattegrond aan de rechterzijde) zette Ketjen zijn zwavelzuurfabriek voort, nadat hij in 1880 van bolwerk Sloten verdreven was door Sociëteit Bellevue. Dat duurde tot 1900, toen Ketjen in de Nieuwendammerham zijn nieuwe fabriek bouwde die er nu nog staat, alleen maken ze geen zwavelzuur meer. Voordat Ketjen zijn plek aan de Overtoomsevaart had ontruimd was het 1904.

Aan of bij de Overtoomsevaart stond nog meer industrie, waar weinig of geen gegevens over beschikbaar zijn, alleen van het bestaan zijn we zeker. Door Rijkhof aan het Steenpad werden bijvoorbeeld boten gebouwd, door Stoom Chocolaadfabriek Denneboom cacao gemalen en verwerkt tot poederchocolade

Boven: De zwavelzuurfabriek van Ketjen rond 1900. Op dat moment was de nieuwbouw in de Nieuwendammerham al bezig.

Rechts: Botenwerf van Rijkhof in 1904

en onder de naam De Drie Braamen, die we eerder als katoendrukkerij tegenkwamen, is ook een brouwerij en azijnmakerij actief geweest op het terrein van de geëxplodeerde kruitmolen Sollenberg.

Sluiten we af met een industrie op de rand van nijverheid: de schoenenindustrie. Die had niet zo'n geweldige faam en werd wel aangeduid met 'Overtoomse waar'. Die term werd ook in het algemeen gebruikt voor goederen die door ondernemers buiten de stadsvrijheid geproduceerd werden en zich onttrokken aan voorschriften van gilden en overheid.

De noordoever van de Overtoomsevaart, de zogenaamde 'stille zijde', kende geen kade langs het water, zelfs geen pad. Dat was er wel maar lag achter de molens en kende vele obstakels. Met het bevolkt raken van dit deel van de Stadspolder zorgde de toestand van het pad en de gebrekkige beschoeiing van de vaart voor veel ergernis. De stad wierp een even-



tuele onderhoudsplicht ver weg omdat het een eigen weg en eigendomsgrondstukken betrof. Zij kreeg tot de Kroon (1866) daarin gelijk en er bleef de aanwonenden niets anders over dan het onderhoud in eigen beheer uit te voeren. De molenaars gingen in 1867 zover dat zij hun haventjes en toevaarten dempten en een pad voor de molens langs aan het water aanlegden. De gemeente was geadviseerd het eigendom van een strook land langs het water te bemachtigen, wat in 1873 'met gesloten beurs' gebeurde. Voor de hele 'stille zijde' bepaalde de gemeenteraad in 1889 een nieuw bestemmingsplan dat alle erven aan de vaart van Nassaukade tot de grens van de stad betrof. De meer dan moeizame onteigening of aankoop van de



rasterende grondstukken aan die 'stille zijde' maakte dat de stad die nieuwe rooilijn uit het bestemmingsplan weer losliet, op het eerste blok vanaf de Nassaukade na. De zuidzijde van het Sophiapark werd namelijk voor een recordbedrag van ruim f42.000,- bemachtigd. Het resultaat van de herinrichting en versteende wallekanten van de 'stille zijde' ziet u op de foto links. Na het graven van het Jacob van Lennepkanaal (1884-88) was de Overtoomsevaart voor de scheepvaart niet meer van belang en werd hij in 1901-02 gedempt en in 1903 de Overtoom, zoals de gedempte vaart ging heten, ingericht. In 1892 was de Pestslot al gedempt, waarop de Bosboom-Toussaintstraat

Boven: De Pestbrug voor de Pestlaan in 1887, gezien naar het oosten.

Links: De Overtoomsevaart in 1896, een paar jaar voor de demping, gezien naar het westen. Derde huis van links de Simplex-fabriek.



is alle industrie gedurende de eerste helft van de 20^e eeuw van de Overtoom verdreven, de smerigste het eerst, de rest volgde. Medio 20^e eeuw was de Overtoom een gezapige woon- en winkelstraat geworden.

aangelegd werd. Met de annexatie van 1896 werd de Kostverlorenvaart de gemeentegrens en op dat moment begon de woningbouw rond de vaart eindelijk goed op gang te komen. Na de annexatie van 1921 werd de gemeentegrens verlegd naar de Ringvaart van de Haarlemmermeer en in de 30-er jaren werd het gebied achter de Baarsjes en Schinkel tot de lijn Orteliuskade, Postjeskade en Westlandgracht ingericht voor woningbouw, waardoor de Overtoom tot een verkeersader van belang werd. Anders dan bijvoorbeeld langs de Kostverlorenwetering



*Boven: In 1901-02 werd de Overtoomsevaart gedempt.
Rechts: De gedempte Overtoom in 1982.*

De topografische bijzonderheden van Amsterdams ontwikkeling

Middeleeuws Amsterdam

- De cope-ontginning van Amstelland
- Poerte ende Vrihede van Amstelredamme
- De eerste 300 jaar in het bestaan van Amsterdam
- Stadspoorten op de Nieuwendijk
- Is de Nieuwezijds wel gegraven?
- De kop van de Nieuwendijk, een 14^e-eeuwse stadsuitbreiding
- De Boerenwetering en zijn loop door Amsterdam
- Hoe oud is het Damrak als kade langs de Amstel?
- Middeleeuwse kloosters van Amsterdam
- Het Sint Anthonius gasthuis (Leprozenhuis)
- * Het Leprozenhuis te Amsterdam, I. H. van Eeghen 1955
- Het Kartuizerklooster Sint Andries ter Zaliger Haven
- In den Uutersten Nesse bider Amstel; Kloosters en Binnengasthuis
- De metamorfose van die Plaetse tot de Dam
- Amsterdam, van Heren, van bisschoppen en van graven
- Amsterdam, van Hoeken en Kabeljauwen
- Pacificatie, Satisfactie & Alteratie
- Schuilkerken in Amsterdam, Anneke Huijser
- Het Papeneiland

Amsterdams nijverheid, handel en transport

- Markten van Amsterdam (locaties door de eeuwen gevolgd)
- * Botermarkt en Kaasplein, Dr. A. Halberstadt 1910
- Beurtvaarders, trekschuiten en overzetveren
- Middeleeuwse bierbrouwerijen in Amsterdam
- Vroege industriegebieden: Stadsrietlanden, Zaagmolensloot, Mennonietensloot, Overtoomsevaart, Kwakerspoel en Zaagmolenbuurt
- * Molens in Stadsrietlanden, Mr. J. H. van den Hoek Ostende
- * Het einde van de korenmolens op de bolwerken aan de Singelgracht, Mr. J.H. van den Hoek Ostende, 1972
- * Precario en Windgeld, Mr. J.H. van den Hoek Ostende, 1969
- Geschiedenis van Rederij J.H. Bergmann
- Geschiedenis van Rederij Boekel

○ = elders in de lijst ook al genoemd * = ondersteunend artikel van andere auteur

- Geschiedenis van het Leidseplein en Hirsch & Cie
- De geschiedenis van de Haarlemse tram (NZH)
- De geschiedenis van de Waterlandse tram (NHTM)
- Straattypen en standwerkers
- Straathandel
- Stadschroniqueurs in de 17^e en 18^e eeuw
- Topografische tekenaars in Amsterdam
- Topografische fotografen in Amsterdam
- Amsterdamse architecten
- Wereldtentoonstelling van 1883
- Samuel Sarphati, visionair en entrepreneur
- Casino, Muis Sacrum en Huize Bob
- Van Liesveldsche Bijbel tot Beursplein 5: Bible Hotel
- Brouwerij De Hooiberg & Die Port van Cleve
- Nederlandsche Scheepbouw Maatschappij
- Pleisterbeeldengieter Carel Sartori, Anneke Huijser

Amsterdam havenstad

- Zeehaven in beweging, alle locaties tot WOII
- Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeneiland
- * Opkomst der Amsterdamse haven, W. H. M. de Fremery
- * Geschiedenis Amsterdamse scheepsbouw, Dr. L. van Nierop
- * Scheepsbouw te Amsterdam in vroeger eeuwen, F.G.M. Douwes
- Van Petroleumhaven tot grootste benzinehaven ter wereld

Stadsuitleg 1578-1596

- Stadsuitleg en de omringende waterschappen en gemeenten
- De Eerste en Tweede Uitleg 1578-1596
- Rembrandtplein, metamorfose van een onbedoeld plein
- Vlooienburg & Zwanenburg
- De Haarlemmerbuurt, verdeeld over 2e en 3e Uitleg
- De eerste Joodse gemeenten en hun synagogen

Stadsuitleg 1609-1700

- De Derde en Vierde Uitleg 1609-1700
- Masterplan of toeval? Over de Derde en Vierde Uitleg

- Die Verheelinghe; geschiedenis van de Leidsegracht
- De Amsterdamse schans en bolwerken
- De Trapjesschans, een nijver stukje Schans
- Geschiedenis van het Leidseplein en Hirsch & Cie
- Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeneiland
- De vijf grote wagenpleinen
- Het ontstaan van de Jordaan
- Gangen en hoven van de Jordaan
- De vertraagde bebouwing van de Driehoekstraat
- De Plantage, een geslaagde mislukking
- Amstelkerk, noodgebouw met eeuwigheidswaarde

Stadsuitleg 1877-1921

- Annexaties 1877-1921
- Huisnummering in Amsterdam (1796-1876)
- Stadsontwikkeling en de politiek
- Spaarndammerbuurt en Zeeheldenbuurt
- Van Smalle Pad tot Planciusstraat
- Het Museumkwartier en de Waskaarsenfabriek
- Stads- en Godshuispolder, een stukje Amsterdam in de polder
- De Da Costabuurt en de Réveilbeweging, Ria Scharn
- * Westerplantsoen in de Zeeheldenbuurt, A. Huyser
- * De wet kent geen steden, Drs. J. P. Janse, 1992 (annexatie Nieuwer-Amstel)
- * Dorpse straten in de stad, Ph. Spangenberg 1995-1996
- Het IJ en de IJpolder

Amsterdam-Noord

- Volewijkenlanden en Buiksloterham, de ruggegraat van Noord
- De geschiedenis van de Waterlandse tram
- Industrie Buiksloterham door Wim Huissen
- ENTOS door Wim Huissen
- ELTA door Wim Huisen
- Nederlandsche Scheepbouw Maatschappij door Ruud van der Sluis

Verkeersdoorbraken

- Damstraat-Paleisstraat 1865-1914
- Raadhuisstraat 1894-1897
- Vijzelstraat 1917-1935
- Weesperstraat 1959-1969; de Wibaut-as

Amsterdam en het water

- Amsterdams Waterstaat
- Raadselachtige waterwerken
- Sluizen, keringen en duikers in Amsterdam
- Donkeresluis
- 't IJ, van getijderekreek via waterwolf tot droogmakerij
- Van open havenfront tot Open Havenfront
- De geschiedenis van de Kostverlorenwetering en de overtoom
- Aanloop tot het Noordzeekanaal, Amsterdam op z'n smalst

Diversen

- Hoe komt de Mirakelbrug aan z'n naam?
- Remonstrantenkerk, de Rode Hoed
- Metamorfozes, wat stond hier vroeger ook alweer? Ria Scharn
- Sint Pietershal in de Nes
- Pakhuis Oostenburg, Fons Baede
- Nieuwe Doelenstraat, Robert Raat
- Regeringsjubileum Willem III in 1874, Paul Graalman
- * Ons Gouden Vondelpark, gedenkboek t.g.v. 50-jarig bestaan in 1914

Jaarboeken, enzovoort

- Index quizpagina's 2014 en later, met kleinere onderwerpen
- Jaarboek 2015, 50 opstellen over Amsterdamse items
- Jaarboek 2016, 11 opstellen, idem
- Jaarboek 2017, 6 opstellen, idem
- Jaarboek 2018, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2019, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2020, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2021, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2022, 8 opstellen, idem (komt herfst 2023)