



De Stoomvaart-Maatschappij 'Nederland' (in het spraakgebruik 'de Nederland') werd in 1870 opgericht voor de vaart op Nederlands-Indië nu het Suez-kanaal (1869) de verbinding zoveel korter had gemaakt. Oprichters waren o.a. prins Hendrik 'de Zeevaarder', broer van koning Willem III en de Amsterdamse ondernemer Jan Boissevain, die ook de eerste directeur werd. Meteen het eerste schip dat de rederij op pad stuurde vloog in brand, wat op een haartje na het faillissement van de SMN betekende. Dank zij hulp van bankier Abraham Wertheim kon dat voorkomen worden.

Gevaren werd met zgn. mailboten die zowel vracht, post als passagiers meenamen. Heen werden zaken als machines voor plantages meegenomen, terug producten van de diverse gouvernementsplantages (tabak, tin, copra, enz.). Niet in bulk maar in balen, vaten of kisten. In Europa werden steeds Southampton, Marseille en Genua aangedaan. Gebunkerd werd in Valletta, Port Said, Aden of Colombo. In Nederlands-Indië werden alle grote havens aan Java's noordkust aangedaan. Voor passagiers waren, behalve de genoemde bunkerhavens, Lissabon, Tanger, Algiers en Singapore populaire stops. De SMN was een der eerste rederijen die niet Amsterdam als thuishaven koos, maar Den Helder. Dat was een gevolg van de problemen en het oponthoud door een te smal Noord-Hollandskanaal. Dit bleef zo totdat het Noordzeekanaal in 1876 opengesteld werd. Kantoor werd gehouden in het pand van de foto links aan de Prins Hendrikkade om in 1916 ingewisseld te worden voor een kantoor

- ◀ *Kantoor van de Scheepvaart Maatschappij "Nederland" (SMN), gebouwd in 1902 door Gebr. Van Gendt. Dit was tevens kantoor van een halve dochter, de Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM). De rederij-activiteiten van de SMN werd in 1916 verhuisd naar het Scheepvaarthuis maar voor de rest, de Holland West-Afrika Lijn (HWAL) en de KPM bleef het kantoor van deze foto tot 1929 in gebruik waarna ze naar Spui 10 verhuisden.*

in het Scheepvaarthuis. Ook in Batavia had men een kantoor. Na 1876 kreeg de SMN kaderuimte op het IJ-eiland, aan de huidige Javakade.

Begin 20^{ste} eeuw werden ook passagiersschepen aangeschaft. Bekende namen zijn de Jan Pieterszoon Coen (1915; nog met beperkt cargo), Johan de Witt (1920), Christiaan Huygens (1928), Johan van Oldenbarnevelt (1930), Marnix van Sint Aldegonde (1930), Oranje (1939) en Willem Ruys (1947). In de Tweede Wereldoorlog verloor de maatschappij 23 schepen waaronder drie grote passagiersschepen. Na de oorlog kreeg ze uit oorlogsbuit negen Duitse vrachtschepen in gebruik omdat de SMN talloze vaarten voor de geallieerden had gemaakt.

- ▶ *Entree met tochtportaal van Prins Hendrikkade 159*
- ▼ *Hal annex wachtruimte idem Beide foto's Stadsarchief Amsterdam*





Na de oorlog en overdracht van Nederlands-Indië aan Soekarno's Indonesia heeft de SMN de vaart op dat land nog tot 1960 gerekt maar schakelde toen over op vrijwel alle andere werelddelen: Verre Oosten, Afrika en Noord- en Zuid-Amerika. In 1970 fuseerde de SMN met nog vier grote rederijen tot de Nederlandse Scheepvaart Unie, het latere Nedlloyd. Het bracht 32 schepen en alle dochtermaatschappijen in met een totale tonnage van 305.000 brt.

- ▲ *Eersteklas passagiersruimte aan boord van de s.s. Jan Pieterszoon Coen (Stadsarchief Amsterdam)*
- ▼ *Prins Hendrikkade 159 met naamborden Holland West-Afrika Lijn (020apps)*
- ▶ *Vlaggenschip van de Nederland: de m.s. Oranje (foto: NatArchief / ANEFO)*



Over het ontstaan van dit kantoor in Amsterdam meldt een gedenkboek Stoomvaart Maatschappij Nederland 1870-1920, samengesteld door Dr. M. G. De Boer, privaatsdocent aan de Gemeentelijke Universiteit te Amsterdam:



“In het jaar 1876 werd, met het oog op de aanstaande verplaatsing van het bedrijf naar Amsterdam, een huis aan de voormalige Y-gracht, de tegenwoordige Prins Hendrikkade, met een achterhuis aan de Rapenburgergracht gelegen, aangekocht.

In de volgende jaren bleven de kantoren vrijwel onveranderd, behalve dat bij de oprichting der Koninklijke Paketvaart Maatschappij, in 1889, in den tuin een aanbouw werd gemaakt, welke bestemd werd voor de afdeeling passage, terwijl de K.P.M. de vroegere lokalen dezer afdeeling in gebruik nam. Een grotere uitbreiding kwam eerst in 1899, toen eenige aangrenzende huizen in de Peperstraat werden aangekocht, waar een nieuw kantoorgebouw voor de Paketvaart Maatschappij werd gesticht, terwijl de vrijgekomen ruimte door de Maatschappij zelve werd in gebruik genomen.

Zoo bleef de toestand, totdat, in vereeniging met andere stoomvaartondernemingen, werd besloten tot den bouw van het Scheepvaarthuis; de talrijke gemeenschappelijke belangen, de zoo telkens weder sprekende noodzakelijkheid tot onderling overleg, drong tot oprichting van een gemeenschappelijk kantoorgebouw, waar de maatschappijen elkaar op de gemakkelijkste wijze bereiken konden, terwijl ieder toch weer geheel op zich gehuisvest was.”

derling overleg, drong tot oprichting van een gemeenschappelijk kantoorgebouw, waar de maatschappijen elkaar op de gemakkelijkste wijze bereiken konden, terwijl ieder toch weer geheel op zich gehuisvest was.”

- ▲ Omslag van het gedenkboek t.g.v. 50-jarig bestaan van de Stoomvaart Maatschappij "Nederland"
- ▶ Monument "Zeeman op de uitkijk" (voor het personeel was dit "Jopie Hoorn") ter nagedachtenis van werknemers van de Stoomvaart Maatschappij "Nederland" die in de Tweede Wereldoorlog om het leven kwamen. Tegen de sokkel zijn platen aangebracht met daarop de namen van 321 omgekomen zeelieden, waaronder 65 Indonesiërs. Het monument zwierf met de vestiging van de SMN mee tot het in 1988 naar de De Ruyterkade verhuisde om in 2003 terug te keren naar de oorspronkelijke plek op het Javaeiland.



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

- Volewijkslanden 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