

Optische telegrafen in Amsterdam

*Optische telegraaf van Chappe
Seinmast
Semafoor
Aeroklinoscoop*



Enkele exemplaren van optische en auditieve seininstallaties drongen in de 19^e eeuw door binnen de grenzen van Amsterdam. Omdat die – oppervlakkig gezien – enige overeenkomst vertoonden is dat nogal eens aanleiding geweest voor verwarring. Het betreft allemaal resultaten van uitvindingen die eind 18^e eeuw werden uitgewerkt tot functionele installaties, maar meestal al veel eerder waren uitgevonden, soms al eeuwen daarvoor. Een overzicht...

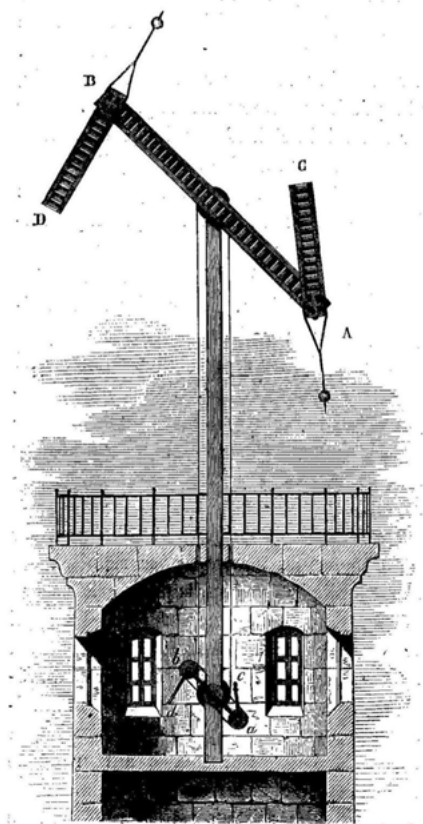
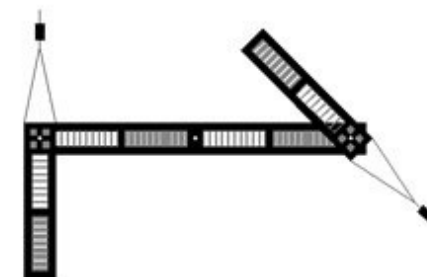
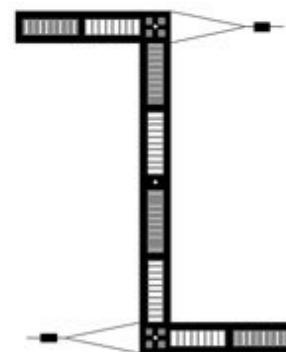


Fig. 19. — Télégraphe de Chappe.

Optische telegraaf van Chappe

Het gaat om te beginnen om de optische telegraaf die in 1810-'11 op de Weesperpoort gemonteerd werd nadat eerst het koepeltje van het torentje verwijderd was. In 1811 was het apparaat bedrijfsklaar en kon toen in een paar uur een bericht naar Parijs doorgeven. Met stomme verbazing en vol argwaan stonden stedelingen onder de poort naar de snel wisselende standen van wieken en ra te kijken. Argwanend omdat men wel degelijk beseftte dat hiermee door de bezettende macht militaire informatie uitgewisseld werd over grote afstanden. Nog voordat de Fransen in 1813 als dieven in de nacht uit de stad vertrokken hadden heldhaftige stadgenoten het toestel



↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	—	—	—	—	—	—	—			
-	-	2	6	10	9	5	1	-	-	49	53	57	58	54	50	
↓	↓	3	20	44	32	25	37	13	↙	↘	↘	↘	↘	↘	↘	↘
-	-	7	22	-	34	27	39	15	-	48	66	68	70	64	62	60
↘	↘	11	24	46	36	29	41	17	↘	↘	↘	↘	↘	↘	↘	↘
-	-	12	18	42	30	35	45	23	-	52	88	90	92	86	-	84
↘	↘	8	16	40	28	33	-	21	↘	↘	↘	↘	↘	↘	↘	↘
-	-	4	14	38	26	31	43	19	-	56	78	80	82	78	74	72
↘	↘	1	5	9	13	17	21	25	-	55	71	73	75	81	79	77
-	-	2	6	10	14	18	22	26	-	51	83	-	85	91	89	87
↘	↘	3	7	11	15	19	23	27	↘	↘	↘	↘	↘	↘	↘	↘
-	-	4	8	12	16	20	24	28	-	47	59	61	63	69	67	65

Boven: De seinen werden samengesteld uit een boek van 92 bladzijden met op elk blad 92 woorden. Gaf het seinbeeld bv. achtereenvolgens 34 en 45, dan moest de eindontvanger het 45ste woord van blz. 34 noteren.

Links: Opengewerkte tekening van seinpost met bedieningsinstallatie



onklaar gemaakt om te voorkomen dat de Franse legerleiding berichten kon ontvangen of verzenden. Toen ze eenmaal vertrokken waren was de ontmanteling van het toestel binnen een paar uur geregeld, maar het koepeltje op de toren van de Weesperpoort kwam nooit meer terug.

De optische telegraaf was gebaseerd op het signaleren met vlaggen zoals op schepen al eeuwen werd gedaan. De versie met wieken was in de oudheid al bedacht, maar door de Fransen Claude en Abraham Chappe tot bruikbaar communicatiemiddel ontwikkeld. Zij

kregen de kans dit te bewijzen door in 1792-'94 (tijdens de Franse Revolutie) een verbinding (télégraphe) aan te leggen tussen Parijs en Rijssel: de Ligne du Nord over een afstand van 220km. Daarvoor bouwden zij 16 seinposten op hooggelegen punten als heuvels, torens of hoge gebouwen. In minder dan een uur verzonden zij daarmee berichten van Parijs naar Rijssel of omgekeerd. Een koerier te paard zou daarvoor zo'n 20 uur nodig gehad hebben. Men was in Parijs onder de indruk maar had het geld niet om het systeem over

Boven: In Saverne (Fr) staat deze replica van een Chappe-telegraaf op een toren
Rechts: De seinposten tussen Antwerpen en Amsterdam



het hele land uit te rollen. Napoleon had daar later minder moeite mee; hij schiep verbindingen met Spanje, Italië, Brussel, het Duitse grensgebied en... na de inlijving in 1810 van de Nederlanden bij Frankrijk ook met Amsterdam. Van Brussel tot Amsterdam had Chappe 19 seinposten nodig. De eerste die hij vanaf de Belgische grens op Nederlandse bodem kon zien was de kerktoren van het dorp Bavel bij Breda. Er kwam bijvoorbeeld een post op Slot Loevestein en een in de stad Utrecht. Vanuit de post in Ouderkerk a/d Amstel was de Weesperpoort het makkelijkst te zien, zodat hier de eindpost kwam.

Het telegraafstoestel van Chappe bestond uit een rechtopstaande mast van 7½ meter, waarop bovenaan een houten balk van ruim 4½ meter (régulateur) was bevestigd, die om een as kon draaien. Aan weerszijden hiervan zaten kortere houten zijvleugels van elk 2 meter (indicateurs), die vanuit één van hun uiteinden ten opzichte van de hoofdbalk konden bewegen. Beide waren voorzien van een contragewicht. De balkvormige hoofdbalk en de zijarmen waren in feite raamwerken opgevuld met schuin geplaatste houten dwarslatjes, waartussen de wind vrije doorgang had. De drie onderdelen waren hierdoor licht, wat ze gemakkelijk beweegbaar en stormbestendig maakte. Aan de onderzijde van de mast bevond zich het mechanisme om de seinen te vormen (manipulateur). Twee hendels verbonden



met kabels en katrollen konden de hoofdbalk en de zijarmen in de gewenste seinstanden zetten. Elk van de in totaal 196 standen had een eigen betekenis. Van deze tekens werd de helft gebruikt voor het algemene berichtenverkeer; de andere helft was gereserveerd voor bedieningsmededelingen.



met kabels en katrollen konden de hoofdbalk en de zijarmen in de gewenste seinstanden zetten. Elk van de in totaal 196 standen had een eigen betekenis. Van deze tekens werd de helft gebruikt voor het algemene berichtenverkeer; de andere helft was gereserveerd voor bedieningsmededelingen.

Boven: De Amstelkerk van Ouderkerk a/d Amstel is wel vastgelegd met Chappe-telegraaf
Links: De bediening van de Chappe-telegraaf in Saverne

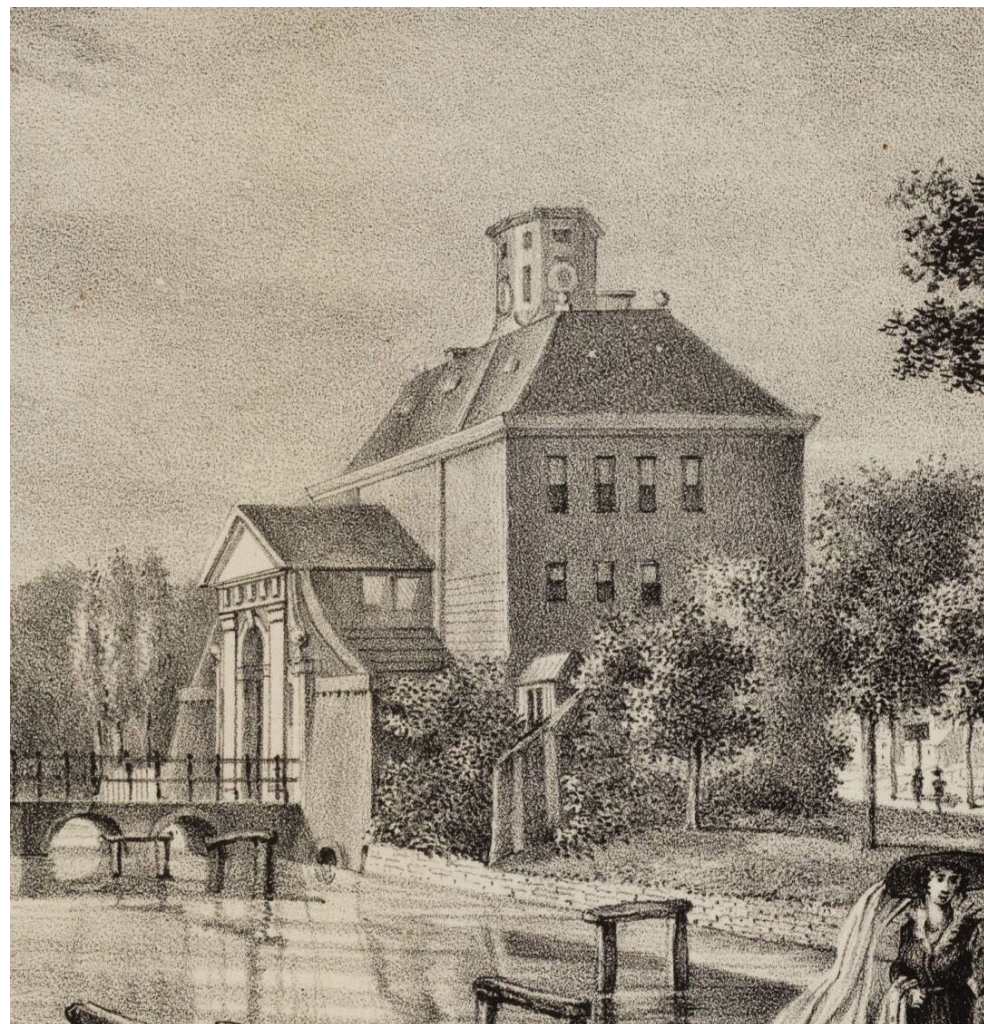
De seinposten waren 24 uur per dag bemand, aanvankelijk met meerdere mensen waaronder steeds twee telegrafisten (stationnaires) opdat de een al met seinen kon beginnen terwijl de ander de boodschap doorkreeg. Alras werd wegens kostenbesparing de tweede telegrafist wegbezuinigd en moest de overgeblevene het alleen opknappen. Zo duurde de gemiddelde boodschap 10 minuten voordat die bij de volgende post arriveerde.

Claude Chappe had een seinboek samengesteld waarbij een combinatie van twee standen een heel woord of begrip weergaf. De kaart op de volgende pagina geeft een voorbeeld daarvan. Vijf combinaties vertellen een hele zin: “Zijne Majesteit de keizer is aangekomen in Parijs gisteravond”. Berichten waren in principe gecodeerd, alleen de dienstsignalen waren voor algemeen gebruik. Op beide eindstations moest de seingever beschikken over een boek van 92 blz. met op elk blad 92 woorden. Gaf het seinbeeld bv. achtereenvolgens 34 en 45, dan moest de eindontvanger het 45^{ste} woord van blz. 34 noteren. De telegrafist op een tussenstation was niet per sé op de hoogte van de inhoud van de boodschap; hij ontving de signalen en gaf die door.

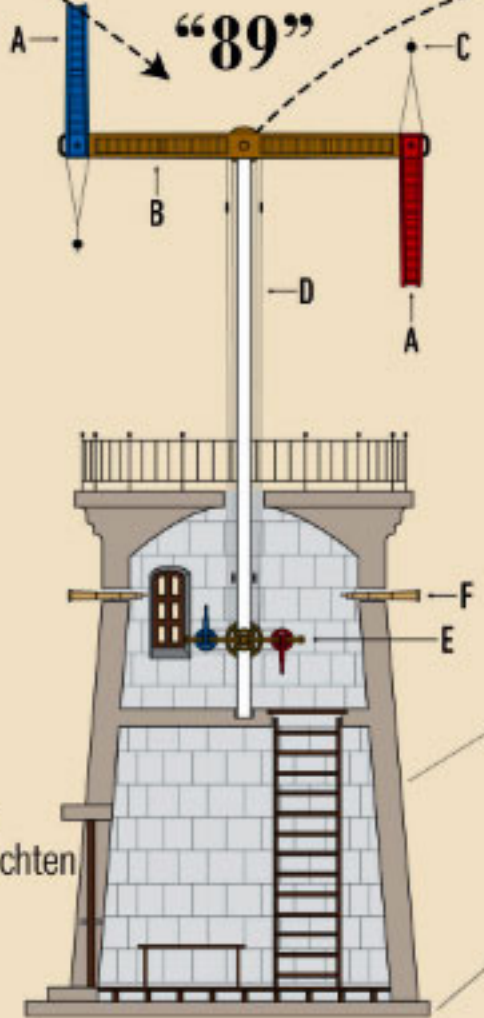
Het spreekt vanzelf dat visuele signalen alleen overdag zichtbaar waren en ook bij slecht weer, regen en zeker bij mist lukte het ook niet al te best. Dat was in onze streken inderdaad een probleem voor het systeem. Nog een probleem was het om een protocol uit te dokteren opdat niet twee berichten in tegenovergestelde richting tegen elkaar ‘botsten’. Het was voor de enkele telegrafist op een tussenstation problematisch de seinposten in beide richtingen met een verrekijker in de gaten te houden. Dat was een dermate stressvolle bezigheid dat ze maar halve diensten draaiden en dan afgelost moesten worden.

Het systeem heeft in de Nederlanden alles bij elkaar net 2½ jaar gefunctioneerd en dat had tot gevolg dat er geen enkele tekenaar destijds op tijd was om de Weesperpoort met de telegraaf vast te leggen. Alleen het onttakelde torentje...

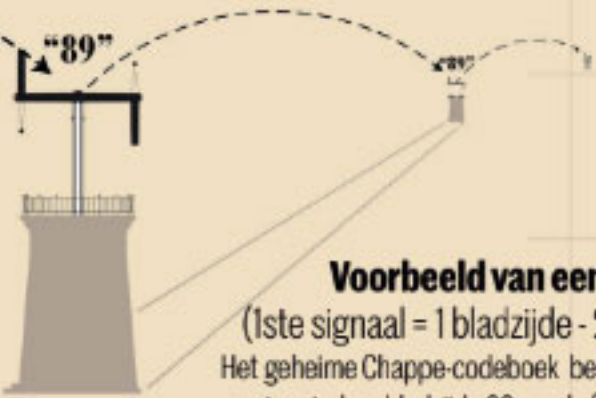
Onder: De Weesperpoort met het onttakelde torentje waar de Chappe-telegraaf op heeft gestaan. Fragment van een prent van Abraham Vinkeles (SAA)



Werking van de optische Chappe-telegraaf

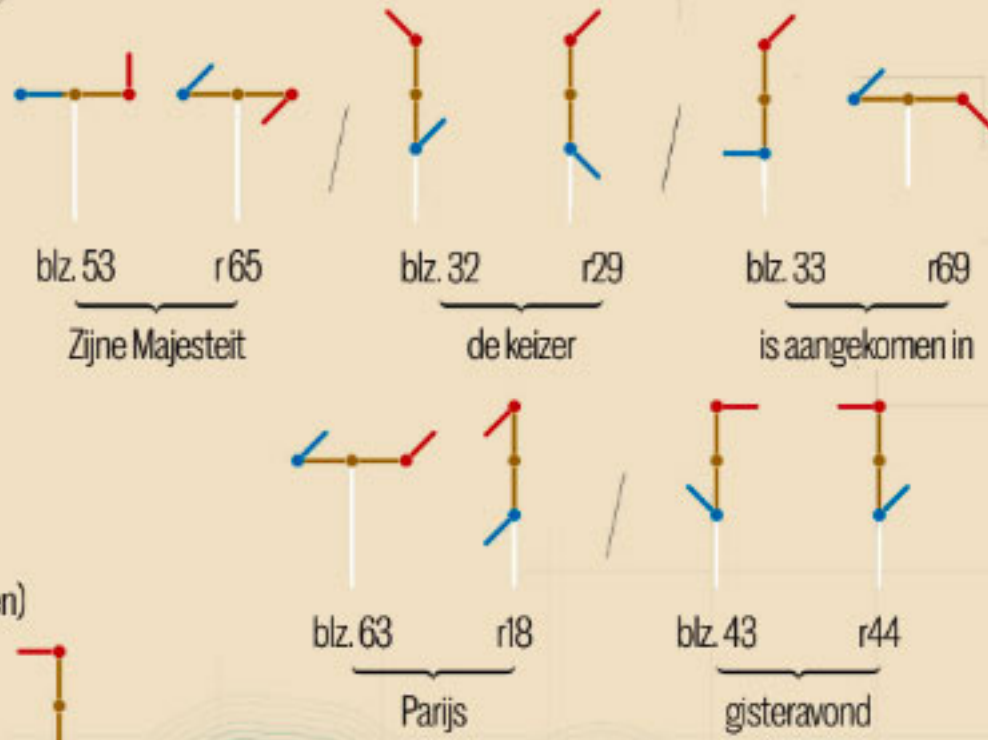


- A | Armen
- B | Regulateur
- C | Contragewichten
- D | Seinpaal
- E | Seingever
- F | Telescoop



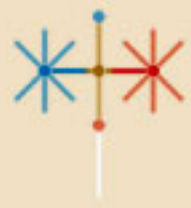
Voorbeeld van een boodschap

(1ste signaal = 1 bladzijde - 2de signaal = 1 regel)
 Het geheime Chappe-codeboek bestaat uit 92 bladzijden (blz.) met op iedere bladzijde 92 regels (r) en totaal 8464 woorden.



Mogelijke standen

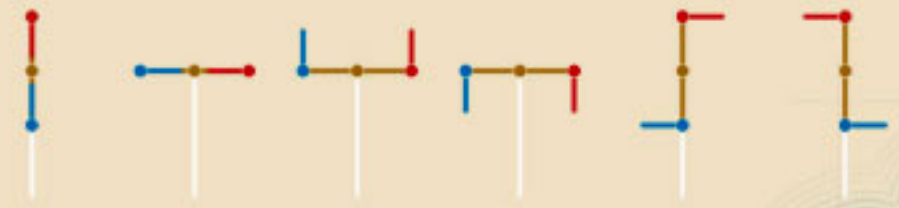
(van de verschillende elementen)



$7 \times 2 \times 7 = 98$
mogelijke signalen

De zes voorgeschreven dienstsignalen

(de enige waarvan de telegrafisten de betekenis kenden)



Inactief, in afwachting Start bericht Fout Einde bericht Mist Afwezig



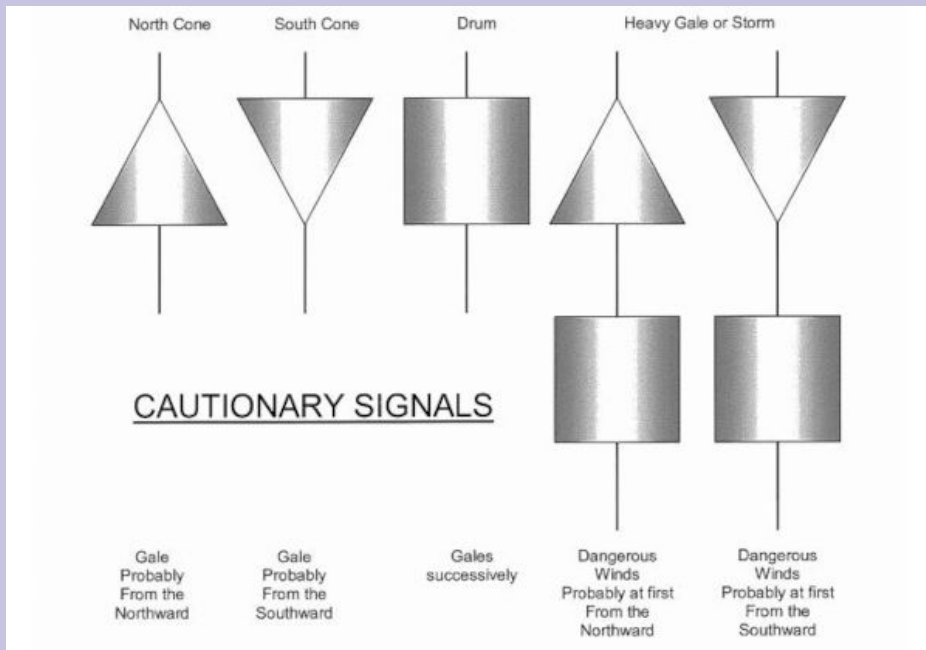
Zowel bij de Ooster- als Westerdokssluizen stonden **signaalmasten** t.b.v. de stormwaarschuwing. Ze kwamen aan de stadzijde van elk der sluiscomplexen (rode stippen) en werden in 1864 geplaatst door de gemeente Amsterdam. Er werd uitdrukkelijk gecommuniceerd dat dit een waarschuwing was voor mogelijke storm of stormachtige wind, niet dat dit daadwerkelijk het geval was. In het donker werden de signalen door lampen weergegeven. Ze kwamen in de plaats van of als aanvulling op waarschuwingsborden aan het Stadswaterkantoor aan de [Slijpstenen](#) (Oude Teertuinen). De informatie werd verzorgd door stadsmeteorologen op basis van via de telegraaf verkregen informatie vanuit het KNMI in – toen nog – Utrecht. Hoe de signalering aan de masten er precies uitzag is niet bekend. Deze service aan de scheepvaart werd herzien toen in 1875 het Noordzeekanaal in gebruik genomen werd en semaforen werden geplaatst.

Tijdens de Bataafse Republiek werden de Nederlandse havens door de Engelsen geblokkeerd en de regering in Den Haag had een systeem laten ontwikkelen waarmee van Den Helder tot Vlissingen de positie en beweging van Engelse schepen doorgeseind werd. Deze seinmasten stonden uiteraard allemaal aan de kust.





De signalering van stormwaarschuwingen aan seinmasten was aanvankelijk gebaseerd op het ontwerp van de Engelsman Robert Fitzroy die een systeem van kegels (driehoek) en drums (vierkant) vastlegde. In Nederland werden deze beide vormen aangevuld met de bal (rond).



Semaforen

Een andere optische seininstallatie was de semafoor, die in zoveel opzichten leek op het hierboven beschreven installaties dat de benamingen nogal eens verwisseld worden. De semafoor was al in de 17^e eeuw voorgesteld in Engeland maar nooit uitgewerkt. In Amsterdam kwamen semaforen toen het Noordzeekanaal in gebruik genomen werd. Langs het kanaal kwamen enkele semaforen die allerlei informatie uitwisselden, niet per se om door te geven aan ander semaforen maar voor de passerende gebruikers van het kanaal. De belangrijkste post stond sinds 1876 bij de haveningang van IJmuiden, zoals er bij elke Noordzeehaven (en Harlingen) een stond.

Links: Portret Robert Fitzroy (1805-1865)

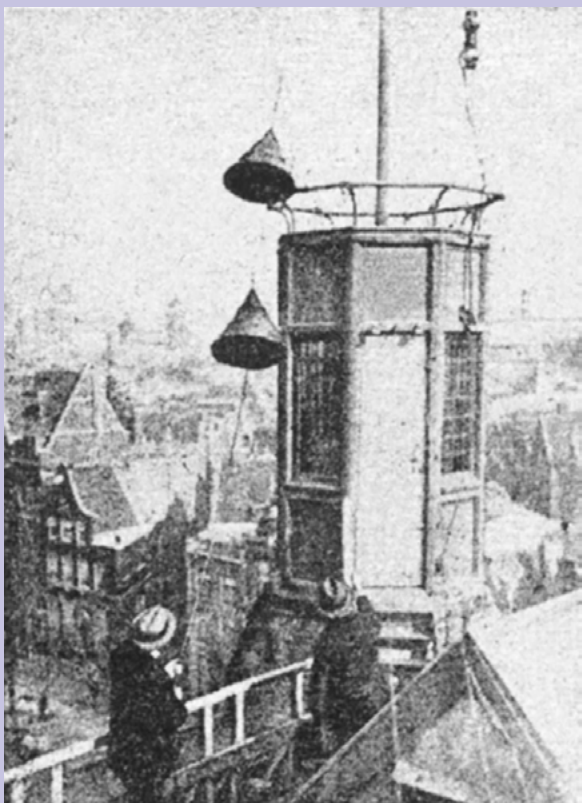
Boven: De seismafoor in IJmuiden; dit is de eerste variant die later vervangen werd



De seinpost is aanvankelijk een eenvoudige houten stelling waarmee door middel van gehesen vlaggen, kegels en bollen informatie over de waterstanden, sluisen, ligplaatsen, stromingen en stormwaarschuwingen wordt doorgegeven aan binnenkomende schepen, zodat deze veilig vanaf zee naar en door de sluisen bij IJmuiden kunnen varen. Een tweede stond in Amsterdam op een speciaal voor dat doel getimmerd gebouwtje met een semafoor op het dak. Het stond van 1877 tot 1891 op het Kamperhoofd, over de toegang naar de Oudezijds Kolk gebouwd. De codering van de tekens was een combinatie van die van Fitzroy, signaalvlaggen uit de scheepvaart, stormballen en windrichtingen-aanduidingen van de KNMI. De kosten van de bouw werden aanvankelijk gedragen door de Amsterdamsche Kanaalmaatschappij en later uiteraard door Rijkswaterstaat.



Een bijzondere semafoor stond midden in Amsterdam op het gebouw Neptunus van de Vereeniging van Nederlandsche Gezagvoerders en Stuurlieden ter Koopvaardij. Op hun in 1915 gebouwde kantoorgebouw Nieuwezijds Voorburgwal nr.130 stond op het dak een torentje met daarop een semafoor.



Nautisch en Weerkundig Instituut

Door toedoen van de snel groeiende scheepvaart, ontstond in Amsterdam in de jaren 1870 de behoefte aan een instituut dat de scheepvaart van nautische en meteorologische adviezen kon voorzien. Op 1 september 1881 werd daarom in een lokaal van de Kweekschool voor de Zeevaart aan de Prins Hendrikkade een afdeling van het KNMI opgericht. Deze locatie blijkt al snel te klein en in 1886 ver-

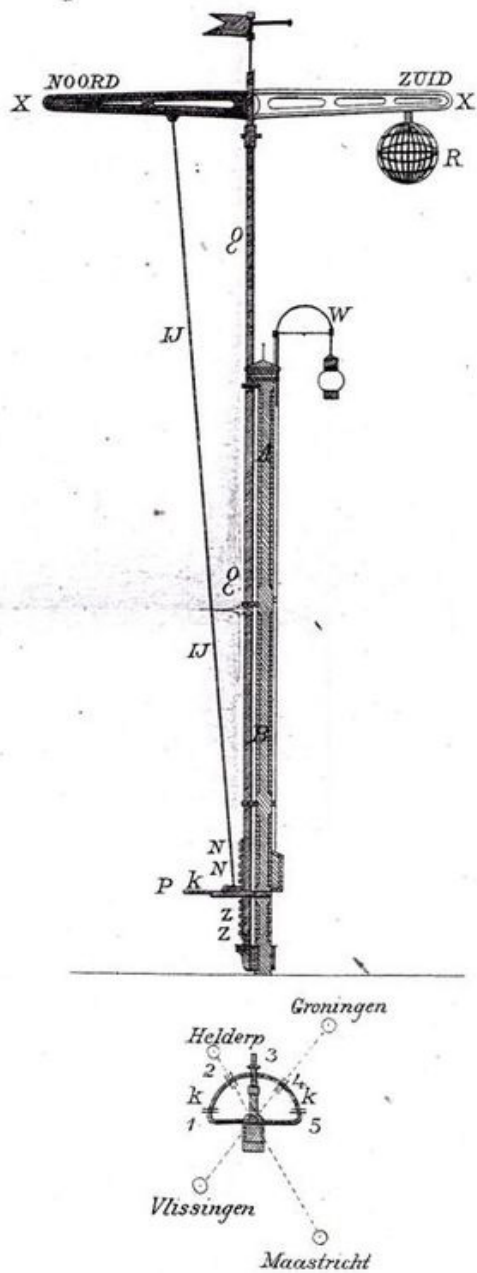
Boven: Semafoor op het dak van Nieuwezijds Voorburgwal 130

Rechts: KNMI-inrichtingen op de torens van de Algemene Dienst op de kop van de Oostelijke Handelskade (SAA)

huisde het instituut naar het gebouw van de Algemene Dienst aan de kop van de Oostelijke Handelskade.

De inrichting deed heel wat meer dan adviezen geven. Denk aan het





verifiëren en controleren van nautische en meteorologische instrumenten die bij de scheepvaart in gebruik waren, het kalibreren en neutraliseren van kompassen, het bijwerken en verbeteren van zeekaarten, het bedienen van de tijdseinrichting en het onderzoeken en certificeren van scheepsseinlantaarns. De inrichting bleef zijn taken tot 1973 als zelfstandig instituut uitvoeren. Sinds 1962 was zij geen onderdeel meer van het KNMI, maar omwille van de rechtspositie van het personeel werd de Gemeentelijke Stichting Amsterdams Nautisch en Weerkundig Instituut. Hoog oplopende kosten deden de Gemeente uiteindelijk besluiten om de stichting in 1973 als onderafdeling van de afdeling Havendienst van de Dienst der Havens en Handelsinrichtingen onder te brengen.

Aëroklinoscoop

Buys Ballot (foto rechts) ontwikkelde voor het KNMI een seinmast die niet bedoeld was om iets door te seinen maar als informatie diende voor de passant die interesse zou kunnen hebben in een actuele weersvoorspelling, met name over de wind. De aëroklinoscoop (links) was een uniek apparaat waarmee het luchtdrukverschil op vier ver uit elkaar liggende posten in Nederland (Vlissingen, Den Helder/Nieuwe Diep, Groningen en Maastricht) zichtbaar kon worden gemaakt. Hoe groter het drukverschil, hoe schuiner de horizontale balk X-X werd gezet. Dit vertelde dan iets over de (verwachte) windsterkte. Was de luchtdruk in het noorden het hoogst, dan wordt handel P naar boven gehaald en kwam de noordkant boven, of omgekeerd. Ook kon het geheel om zijn as draaien om te tonen langs welke lijn het drukverschil het grootst was. Dit vertelde iets over de richting van de (verwachte) wind. Van de horizontale arm was het linker gedeelte (de noordkant) rood geverfd en had twee openingen, het rechter gedeelte was wit met drie openingen. Het rode gedeelte wees naar de noordelijke plaatsen, het witte naar de zuidelijke. De bol aan het rechter gedeelte



had ook die twee kleuren. Het verschil in kleuren en de bal waren bedoeld om in alle gevallen goed te kunnen zien welk gedeelte van de schuine balk omhoog stond. 's Nachts verlichtte een olielamp de aëroklinoscoop, als er tenminste een sein van kracht was. In omliggende landen werd het idee overgenomen als aanvulling op de signalering met kegels en cilinders van Fitzroy. In Amsterdam kwam zo'n uitgebreide variant te staan op één van de drie torens van het Meteorologisch Instituut op de kop van de Oostelijke Handelskade.

Tot Slot

Alle besproken seinen werden door de technische ontwikkelingen (telefoon, telex, fax, internet) ingehaald en overbodig gemaakt. Al in de 30-er jaren van de 19e eeuw werd er geëxperimenteerd met elektrische telegrafie. In Nederland kwam in 1845 de eerste telegrafieverbinding tot stand door een telegraafkabel te leggen naast de spoorlijn Amsterdam-Haarlem. Naast elke uitbreiding van de spoorlijn kwam ook steeds een verlenging van die kabel te liggen. Om wildgroei van systemen te voorkomen legde de overheid in 1852 de Rijkstelegraaf aan, die langzaam uitgebouwd werd tot een fijnmazig netwerk over het hele land. Boodschappen werden overgeleid door elektrische stroomstootjes door de kabel te sturen. De combinatie van de pulsen vormde letters, bekend geworden als het Morse-alfabet. Dat daar een streng protocol bij hoorde spreekt voor zich. Een variant met hetzelfde alfabet kende de scheepvaart met seinlampen. Nadat halverwege de 19e eeuw in Frankrijk succesvolle proeven waren gedaan door de stroomstootjes door kabels om te zetten in geluid werd in Duitsland het eerste concept van de telefoon ontwikkeld. Het was echter de Amerikaan Graham Bell die deze vinding tot een bruikbaar telefoontoestel ontwikkelde, die overigens iets later weer door een andere Amerikaan, Thomas Edison,



Een elektrische variant van een seinpaal (ook semafoor genoemd) stond langs de eerste spoorlijn van Amsterdam naar Haarlem. De signalering met op afstand bediende seinpalen stond nog in de kinderschoenen en bij problematische baanvakken stond een man die met een witte vlag aangaf dat het volgende traject veilig was. Verder durfde men nog niet te gaan. We hebben alleen dit schilderij van Wouterus Verschuur uit 1845 als bewijs ervan.

verbeterd werd. De noodzaak van een telefoniste die de verbinding met een gesprekspartner moest maken, was meteen de bottleneck van het systeem, maar ook daar kwam met automatische telefooncentrales verbetering in. In Amsterdam werden de beginjaren van de telefonie gemarkeerd door een woud van telefoondraden door de stad, voor elke aansluiting één.

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
- Pleisterbeeldengierter 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