

MOKUM

R E D E R I J

Vaartocht Oost duur: 2,5 uur

Laagste brug nr. 252 Onbekende Gracht/Nieuwe Achtergracht: Duur: 2 uur
1,77 m +NAP



MOKUM

R E D E R I J

De Vaartocht Oost voert naar het waterrijke oosten van de stad. Hoewel veel authentieke gebouwen geheel of gedeeltelijk verdwenen zijn, zoals de Haringpakkerstoren en de Sint Antoniepoort, komt vanaf het water de geschiedenis tot leven.

Varend over het Entrepotdok of langs de Magere Brug zien wij de overblijfselen van historische bedrijvigheid. Zij zijn een illustratie van de invloed van handel en scheepvaart op de ontwikkeling van Amsterdam.

We vertrekken vanaf het Centraal Station richting het oosten, langs de Prins Hendrikkade.

Tot het begin van de negentiende eeuw lag de Prins Hendrikkade aan het open IJ. Na het Marinedok werd ook het Oosterdok aangelegd. Dokken werden gemaakt om het dichtslibben van de haven tegen te gaan en voldoende diepgang voor zeegaande schepen te garanderen. Toen aan het eind van de negentiende eeuw het Centraal Station werd gebouwd, en de ontwikkeling van het Oostelijke Havengebied ruimere vormen aannam, werd de binnenstad definitief van het IJ gescheiden.

Aan stuurboordzijde staat de Schreierstoren, een van de oudste overgebleven verdedigingswerken van Amsterdam.

De Schreierstoren maakte deel uit van de middeleeuwse stadsmuren van Amsterdam. Door het ophogen van de wegen is de toren helaas een gedeelte van haar imposante karakter kwijtgeraakt. Het verhaal gaat dat de Schreierstoren zijn naam dankt aan de vrouwen die vanaf deze plaats, huilend over een onzekere toekomst, hun uitvarende mannen vaarwel zeiden. Nog geen honderd meter verder ziet u aan stuurboordzijde, op de hoek van de Prins Hendrikkade en de Binnenkant, het Scheepvaarthuis.

Het Scheepvaarthuis kreeg begin vorige eeuw gestalte in opdracht van zes rederijen. Het wordt in het algemeen gezien als het eerste gebouw dat volledig in de stijl van de Amsterdamse School is uitgevoerd. Een grote groep bekende kunstenaars heeft meegewerkt aan de talrijke decoraties van het in- en exterieur. Deze versieringen verwijzen op velerlei manieren naar de rijke scheepvaarttraditie van Nederland. Het gebouw is gevestigd op de plaats waar Cornelis Houtman, als aanstaande legende, de eerste reis naar Oost-Indië begon.

Nadat de laatste rederij in 1981 het gebouw had verlaten, werd het Scheepvaarthuis in augustus 1983 betrokken door het Gemeentevervoerbedrijf. Na een ingrijpende verbouwing is in het scheepvaarthuis sinds 2007 het luxe 5-sterren Grand Hotel Amrâth gevestigd



MOKUM

R E D E R I J

We varen nu onder brug nr. 294. Aan bakboordzijde zien we een merkwaardig gebouw. Hierin zit de leuke horecazaak Hannekes Boom gevestigd. Hanneke is volledig opgetrokken volgens het cradle to cradle principe. Afval bestaat niet maar is bouw materiaal. Dat het concept een schot in de roos is blijkt wel uit de vele bezoekers. U kunt voor de deur aanleggen. Hannekes Boom heeft haar eigen haven.

Voor ons ligt het Nemo Science Centre. Het gebouw, dat iets weg heeft van de boeg van een schip, is ontworpen door de vermaarde Italiaanse architect Renzo Piano. Ondanks vele problemen, breed uitgemeten in de media, doet het gebouw tot op de dag van verschijnen van dit boek dienst als wetenschapscentrum voor kinderen.

Vanaf het terras, op de kop van het Nemo gebouw, kunt u genieten van een indrukwekkend uitzicht over de stad. De ligging van het Centraal Station, als het ware op een schiereiland in het IJ, is vanaf dit terras zeer goed zichtbaar.

Zouden we hier bakboord uitinvaren dan kunnen we een bezoekje brengen aan Amsterdam Roest. Kortweg Roest. Een leuke originele horeca zaak op het Stork terrein.

We varen om het Nemo heen en bewegen ons langs het marineterrein (verboden aan te meren) in de richting van het Scheepvaartmuseum.

Vroeger fungeerde het uit 1655 daterende gebouw als 's lands zeemagazijn: een opslagplaats voor de marine.

Het Scheepvaartmuseum is na een jarenlange verbouwing weer open. Het museum laat zien hoe de zee de Nederlandse cultuur heeft bepaald. Door middel van interactieve tentoonstellingen krijgt u inzicht in meer dan 500 jaar maritieme geschiedenis.

De replica van de Amsterdam, , de onfortuinlijke Oost-Indiëvaarder die in 1749 op haar eerste reis naar Azië verging, ligt ook weer op de vertrouwde plek bij het scheepvaartmuseum. In tegenstelling tot de trotse Batavia, een VOC-replica die in Lelystad gebouwd is de Amsterdam niet geschikt om mee te zeilen.

Tegenover het Scheepvaartmuseum, aan de oostkant van de Kikker, ligt een prachtige verzameling Oudhollandse schepen. Liefhebbers die de Amsterdam hebben bekeken, dienen hier ook even heen te dobberen.

We varen langs het Scheepvaartmuseum en draaien bakboord de Nieuwe Vaart op.



MOKUM

R E D E R I J

Aan de rechterkant zien we de Kweekschool voor de Zeevaart, gebouwd aan het eind van de negentiende eeuw. Tot 1971 werd in dit gebouw zelfstandig onderwijs gegeven voor de opleiding tot scheepsofficier der koopvaardij. Tegenwoordig doet het gebouw hoofdzakelijk dienst als huisvestingsinstituut voor studenten van de Hogeschool van Amsterdam. Aan bakboord staat de Oosterkerk.

Wanneer wij on

der brug nr. 277 doorvaren, zien we aan stuurboordzijde een van de laatst overgebleven scheepswerven in dit gedeelte van Amsterdam.

'Werf 't Kromhout' is genoemd naar een krom stuk hout dat werd gebruikt als verbinding tussen het dek en het boord van een schip. Al omstreeks 1760 bevond zich op deze plaats een scheepswerf met deze naam. In 1867 werd de werf overgenomen door een telg uit de familie Goedkoop, die de werf moderniseerde en geschikt maakte voor de bouw van ijzeren schepen. Het laatste houten vaartuig werd op deze werf in 1874 gebouwd.

Na enkele jaren experimenteren lukte het J. Goedkoop in 1904 een petroleummotor met magneetontsteking te ontwikkelen. Kort daarna werd de bouw van stoommachines en -ketels definitief gestaakt. Een deel van de familie zou zich volledig gaan toeleggen op de motorenbouw en stichtte de 'Kromhout motorenfabriek' in Amsterdam-Noord. De op de werf ontwikkelde motor werd hier vervolmaakt en groeide uit tot een product van wereldwijde naam en faam. De werf bleef tot 1967 als reparatiewerf voor binnenvaartschepen in bedrijf. Sloop werd nog net voorkomen dankzij erkenning als rijksmonument. Sinds 1973 is museum 't Kromhout bij de werf gevestigd. De werf is inmiddels overgenomen door een nieuwe eigenaar.

We varen voorbij museum 't Kromhout, in oostelijke richting.

Voorbij de brug staat aan stuurboordzijde een molen. Dorstigen raden wij met grote stelligheid aan hier uit te stappen en een bezoek te brengen aan Brouwerij 't IJ, een van de laatste zelfstandige brouwerijen in Amsterdam. In het cafégedeelte kan men een aantal huisgebrouwen seizoensbieren proeven met welluidende namen als Natte en Zatte.

Aanleggen bij de molen is niet eenvoudig maar dankzij het uitzicht op het comfortabele terras en het unieke bier laat u zich hierdoor niet ontmoedigen. Let na het bezoek wel op bij het herbetreden van de boot. U zult niet de eerste zijn die na enkele uurtjes op het terras een nat pak haalt.

We varen om de molen heen en gaan direct stuurboord uit, onder brug nr. 207 door, de Singelgracht op in de richting van de Amstel.



MOKUM

R E D E R I J

Vlak voor de Amstel zien we café-restaurant Amstelhaven. Indien u last heeft van nadorst, kunt u hier comfortabel verder gaan. Rechts ligt het Amstel Hotel waar het 's zomers goed toeven is.

We draaien stuurboord uit de Amstel op en varen onder de Sarphatibrug (brug nr. 246) door. Op de Amstel passeren we de Amstelsluizen (voor sluitingstijden zie de Bruggenlijst) en varen recht op de Magere Brug af.

De Magere Brug is een van de bekendste bruggen van Amsterdam. Deze pittoreske, wit geschilderde brug overspant de Amstel al sinds 1672. Sommige tongen beweren dat twee welgestelde dames – Mager genaamd, en beiden woonachtig aan weerskanten van de Amstel – de brug hebben laten bouwen om zodoende eenvoudiger bij elkaar op de thee te kunnen gaan. Een andere verklaring ligt meer voor de hand. De brug was vroeger namelijk dermate smal dat twee mensen elkaar nauwelijks konden passeren. Na verloop van tijd is de brug vervangen door een breder exemplaar om aan de toentertijd populaire koetsen doorgang te verlenen.

Voor de Magere Brug draaien we stuurboord uit de Nieuwe Prinsengracht op in oostelijke richting. We gaan gelijk naar stuurboord een grachtje op dat luistert naar de naam 'Onbekende Gracht'. Als we de achterkant van Koninklijk Theater Carré passeren, draaien we bakboord uit de Nieuwe Achtergracht op.

Na het passeren van brug nr. 260 varen we onder enkele gebouwen van de Universiteit van Amsterdam door. De Plantage Muidergracht blijven we richting stuurboord volgen. We passeren vervolgens brug nr. 264 en varen langs de achterkant van Artis.

We volgen het vaarwater richting bakboord en gaan het Entrepotdok op.

Wanneer we het Entrepotdok opvaren, zien we aan stuurboord een aantal gloednieuwe gebouwen. Oude pakhuizen hebben na een aantal stevige kraakrellen plaats moeten maken voor efficiënte nieuwbouw. Gelukkig staat er nog een imposante rij pakhuizen. Sommige dateren nog uit het begin van de achttiende eeuw. Naast pakhuizen stonden hier de woningen van de eigenaren. Deze hebben in het begin van de negentiende eeuw, na het besluit dit deel van de stad te gebruiken als Algemeen Rijks Entrepot, plaatsgemaakt voor nog meer pakhuizen. Goederen waarvan de bestemming nog niet vaststond, werden hier onder toezicht van de douane opgeslagen. Op deze manier hoefde men over deze goederen nog geen accijnzen en invoerrechten te betalen.

Aan het eind van het Entrepotdok draaien we bakboord de Nieuwe Herengracht op.



MOKUM

R E D E R I J

Dit is een belangrijke verbindingroute tussen de Amstel en het IJ. Vlak voordat we de Amstel opdraaien, zien we aan bakboordzijde een groot gebouw. Dit pand, op de hoek van de Amstelhof en de Nieuwe Herengracht, was vroeger in gebruik als bejaardenhuis. Langs deze drukbevaren verbinding tussen de Amstel en het IJ hielden zij een oogje in het zeil. Sinds 2000 is er een dependance van museum de Hermitage in St. Petersburg gevestigd. Het pand staat nu dan ook inde volksmond bekend als de Hermitage.

We varen nu stuurboord de Amstel op in de richting van het Centrum en passeren de Stopera. Voorbij de Stopera, die onder meer dienst doet als gemeentehuis en theater, gaan we over stuurboord, via de Zwanenburgwal, de Oude Schans op.

In het sluiswachtershuis dat zich aan bakboord bij de St. Anthoniesluis openbaart, is café De Sluijswacht gevestigd. Aanleggen is hier niet eenvoudig. Voor een bezoek aan het café kunnen we het beste linksaf de Snoekjesgracht invaren. Wanneer we onder brug nr. 289 doorvaren, treffen we een fantastische aanlegplaats aan. Daarvandaan is het nog geen 50 meter lopen naar het café. We pakken onze tocht weer op ter hoogte van De Sluijswacht en gaan in noordelijke richting. Aan bakboordzijde zien we de Montelbaanstoren. Deze verdedigingstoren is gebouwd aan het begin van de zeventiende eeuw en is meerdere malen ternauwernood aan de sloophamer ontsnapt. Al enkele jaren na de bouw begon de toren gevaarlijk te hellen. Met behulp van touwen, kabels en inspanningen van de burgerij is de toren weer in de oorspronkelijke positie teruggetrokken.

Vorbij de Montelbaanstoren varen wij linksaf de Waals-Eilandsgracht op.

Aan het eind van deze Waals-Eilandsgracht varen we bakboord uit richting de plek waar we begonnen zijn: het Centraal Station.

