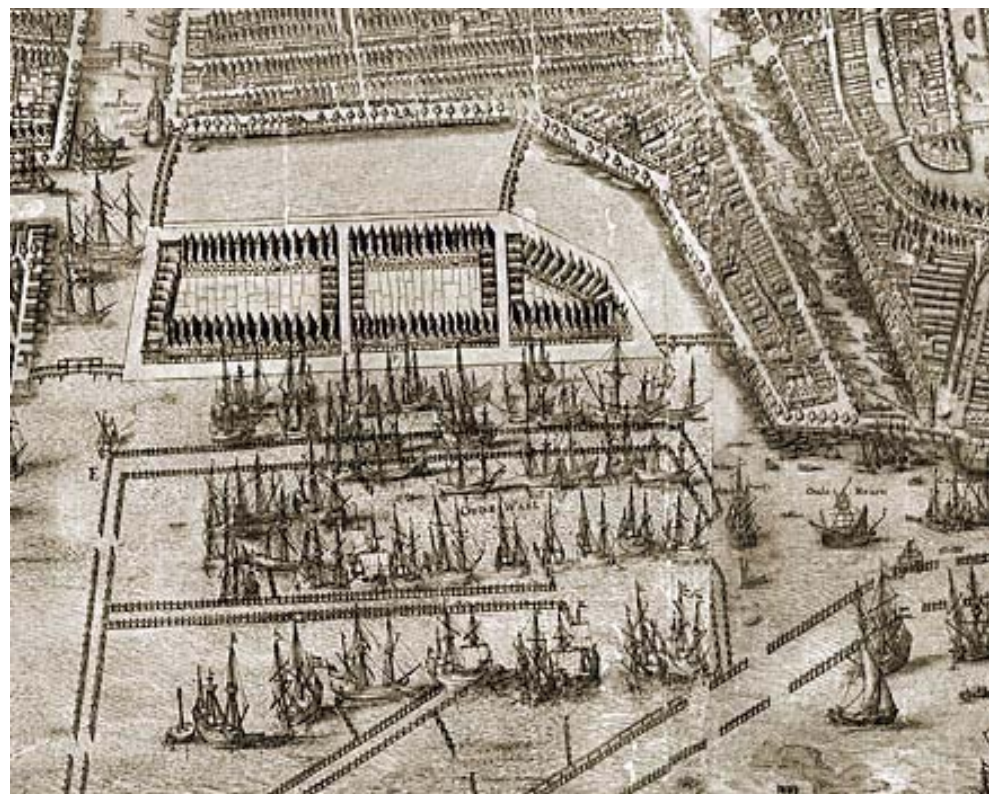


Amsterdam's zeehaven in beweging: Waalseiland



Het Waalseiland ontleent zijn naam aan de Oude Waal. Een waal was een door palenrijen omgeven stuk water waar schepen veilig konden overwinteren of gerepareerd konden worden en waar rondhout ‘waterde’. De toegangen werden bewaakt vanuit ‘boomhuisjes’ en konden met drijvende boomstammen afgesloten worden.

Op de kaart hieronder uit 1625 is de Oude Waal in zijn oude vorm te zien. De schepen liggen binnen de palenrijen; in het bovenste deel tegen de Lastage aan komt later het Waalseiland. De waterloop links is de Oudeschans, een voormalige arm van de Amstel, die in 1516 vergraven wordt tot Nieuwegracht.



De Oude Waal werd gedurende de zestiende eeuw te ondiep voor de steeds groter worden schepen. Op verzoek van de gezamenlijke scheepsbouwers zou de waal naar dieper water (noordelijker) verplaatst worden. Er werden plannen en tekeningen gemaakt om de waal te verplaatsen en gelijk te verruimen. In 1592 nam de stad een definitieve beslissing maar het duurde toch nog tot 1610 voor met de uitvoering begonnen werd. Op een plattegrond van 1625, waaruit links een detail te zien is, deze verbeterde situatie. Nog steeds is het zuidelijke deel van de waal door ondiepte voor grote schepen onbruikbaar.

Tweemaal een stadsplattegrond van Balthasar Florisz: van 1625 en van 1647



Het besluit tot aanplempen van het Waalseiland werd in 1634 genomen en in 1646 konden de eerste percelen uitgegeven worden. Het Waalseiland wordt omgeven door het IJ in het noorden, de Oudeschans en Waalseilandgracht. De kaden waren in dezelfde volgorde de Buitenkant, Kalkmarkt en Binnenkant. Er kwamen maar twee dwarsstraten: de Buiten Bantammer- en de Schippersstraat.

Boven: Het mastenbos achter de brug is van schepen in de Oude Waal. In 1634 verdwijnen die naar dieper water en wordt het Waalseiland geplempt.

Rechts: De chique bebouwing van het Waalseiland trok ook Michiel de Ruijter aan. Hier een mensenmassa voor zijn huis in 1672, het rampjaar, om hem te overreden de leiding over de vloot weer op zicht te nemen.

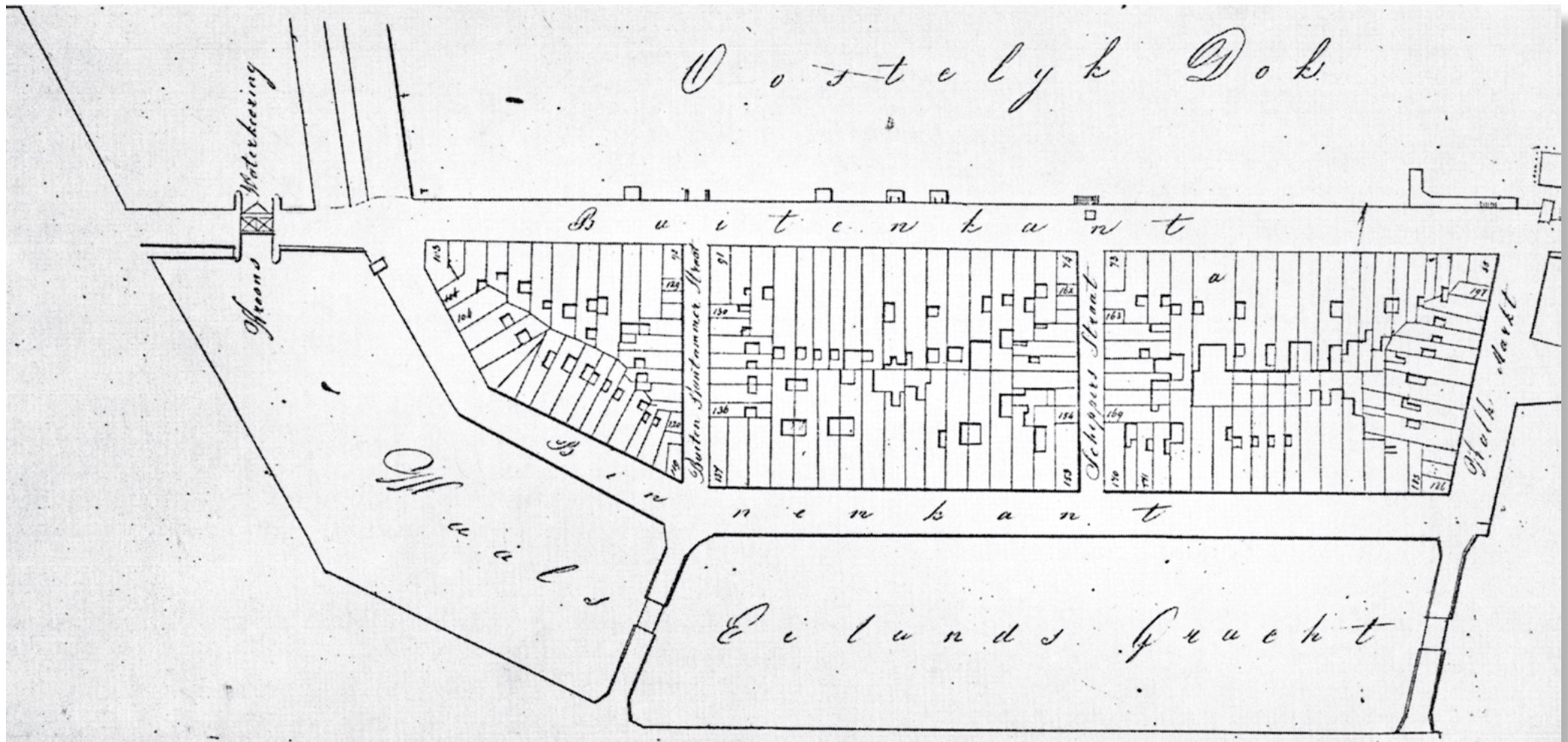
Het was van meet af aan de bedoeling van het stadsbestuur om op dit eiland geen bedrijvigheid toe te staan. Dit moest een oord van rust worden voor gegoede burgerij. De percelen kostten dan ook ongeveer het dubbele van wat op Rapenburg gevraagd werd: ruim f 4200,- voor een gemiddeld perceel met uitzicht over het IJ. Er werden ook strenge eisen gesteld aan de bebouwing: geen pakhuizen, werkplaatsen, lawaai of stank. Geen steegjes met achterommetjes maar gesloten gevelwanden. De perceelbreedte was tamelijk consequent 6,20 m. Dit Waalseiland betekende vingeroefeningen voor de latere uitgifte van percelen aan de grachtengordel van de Vierde Uitleg en het werd een doorslaand succes. Voor de



duurdere koopmanshuizen, waar intussen behoefte aan was ontstaan, was in het westen van de stad een uitleg buiten het Singel ontstaan (Derde Uitleg) maar voor de kooplieden die voeling met het havengebeuren wilden houden werd dit kunstmatige Waalseiland bedacht. De Buitenkant, zoals de straat langs de naar 't IJ gerichte huizen ging heten, was eeuwen een voornaam aanzicht, tot

het verkeer de boel bedierf.

In 1661 betrok Michiel de Ruijter een pand aan de Buitenkant, dat nu bekend is als Prins Hendrikkade 131. De afbeelding onder toont de opschudding voor het huis van De Ruijter in 1672, het rampjaar. Het gepeupel wilde De Ruijter overreden of misschien wel dwingen deel te nemen aan de oorlog.





Het Waalseiland dankt zijn contouren volledig aan de vorm en ligging van de Lastage én Rapenburg en het is een der zeldzame eilanden in het IJ die geheel op het water veroverd zijn en niet opgehoogd buitendijks land dat bij eb toch al droogviel.

In 1681 werd aan het eind van de Waalseilandgracht de Kraansluis in gebruik genomen, ter vervanging van een waterkering. In 1707 werd aan het andere eind van het eiland, ter afsluiting van de Oudeschans, de Kikkerbilsluis in gebruik gesteld.

Het bekendste gebouw op het Waalseiland is het Scheepvaarthuis, gebouwd tussen 1913 en 1916 door architect Johan Melchior van

Boven: De Kikkerbilsluis sluit sinds 1707 de Oudeschans van het IJ af. Rechts de Kalkmarkt, links de WIC-pakhuizen.

Rechts: De huizen die gesloopt moesten worden voor de bouw van het Scheepvaarthuis. De aannemer schetste de geruststellende contouren in van de nieuwbouw, maar daar bleek na oplevering niets van te kloppen.

der Meij, in samenwerking met de gebroeders Van Gendt voor de technische uitvoering. Dat zo'n jonge, betrekkelijk onervaren architect zo'n belangrijke opdracht kreeg komt mogelijk omdat Van der Meij een buitenechtelijk kind was van één der directeurs van de KNSM, één van de maatschappijen die hier een kantoor betrok. Voor het esthetische deel van het Scheepvaarthuis deed Van der Meij een beroep op enkele kornuiten die hun sporen eerder verdienden als aanjagers van de Amsterdamse School. Naast architecten als De Klerk en Kramer waren dat ook de beeldhouwers Hildo Krop, H.A. van der Eijnden, Willem Brouwer en John Raedecker. Het glas-in-lood was van glazenier Willem Bogtman en als bin-



nenhuisarchitect trad C.A. Lion Cachet op. De veel geroemde vergaderzaal is weer een ontwerp van F. Nieuwenhuis.

Het Scheepvaarthuis werd niet in een keer gebouwd. Tussen 1925 en 1928 werd nog een stuk aangebouwd dat bij het ontwerp wel al gepland was. Van de speciaal ontwikkelde bouwsteen werd meteen in 1913 voldoende gebakken om deze aanbouw te kunnen realiseren. Hierdoor is aan het gebouw niet te zien waar de aanbouw begint, maar de foto hieronder uit 1927 helpt een handje. Daaraan is ook te zien dat hier gebruik gemaakt is van een betonskelet met een siergevel in baksteen. Beide delen zijn door dezelfde aannemer en onderaannemers gebouwd.



De maatschappijen die samen het Scheepvaarthuis bewoonden verdeelden de 1000 aandelen als volgt: De KNSM met dochtermaatschappij kregen 500 aandelen, de SMN 300, de KPM 175 en de JCJL 25. In 1981 verliet de laatste rederij het pand, waarna het bij het GVB in gebruik kwam en na een grondige verbouwing tussen 2004 en 2007 hotel Amrath werd.

Lees ook: Ons Amsterdam jg.37 (1985) pp.114-121

<http://nl.wikipedia.org/wiki/Scheepvaarthuis>

*Boven: Wegwerkzaamheden voor een brede toegangsweg naar de IJ-tunnel -1968
Het Kamperhoofd is in een asfaltjungle veranderd. De Kraansluis bestaat nog wel maar is onder een veertig meter breed brugdek verdwenen.
Links: Het Scheepvaarthuis is in twee delen gebouwd. Hier de aanbouw van 1928.*

Theo Bakker's Domein



Op deze site vindt u makkelijk leesbare maar toch informatieve verhalen over de ontstaansgeschiedenis van Amsterdam. Ze zijn onderverdeeld in rubrieken als Middeleeuwen, godsdiensten, nijverheid en handel, transport, openbaar vervoer, haven, watermanagement, stadsuitleg, annexaties, verkeersdoorbraken, chroniquers en allerlei andere zaken.



Klik hier voor een overzicht van alle PDF's op deze site

