

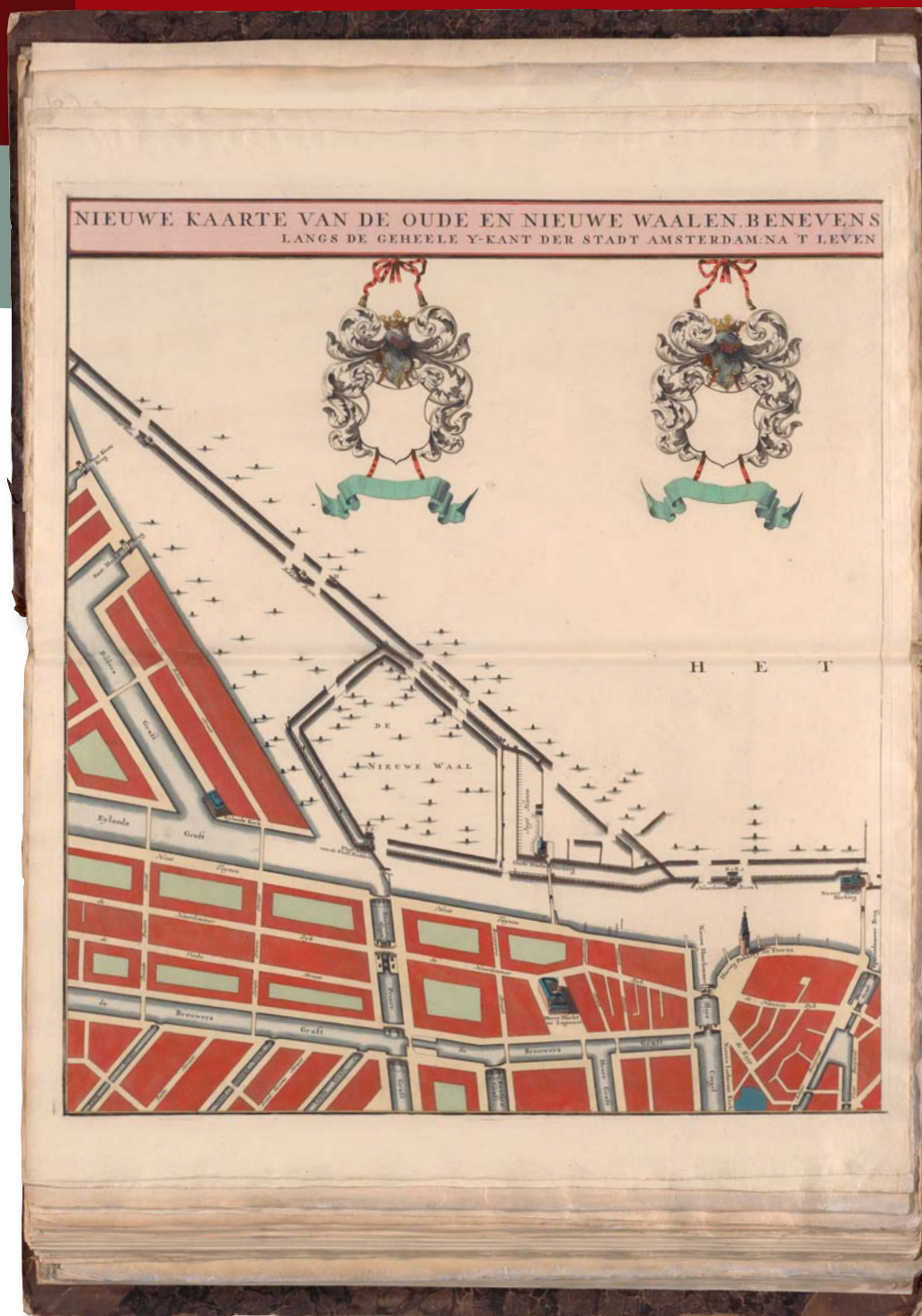
Atlas der Neederlanden (4)

Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden tot 1815. In *Geografie* januari 2011 schreef Jan Werner over de grootscheepse catalogisering, reiniging en restauratie van de atlas. Hij belicht in deze reeks enkele kaarten.

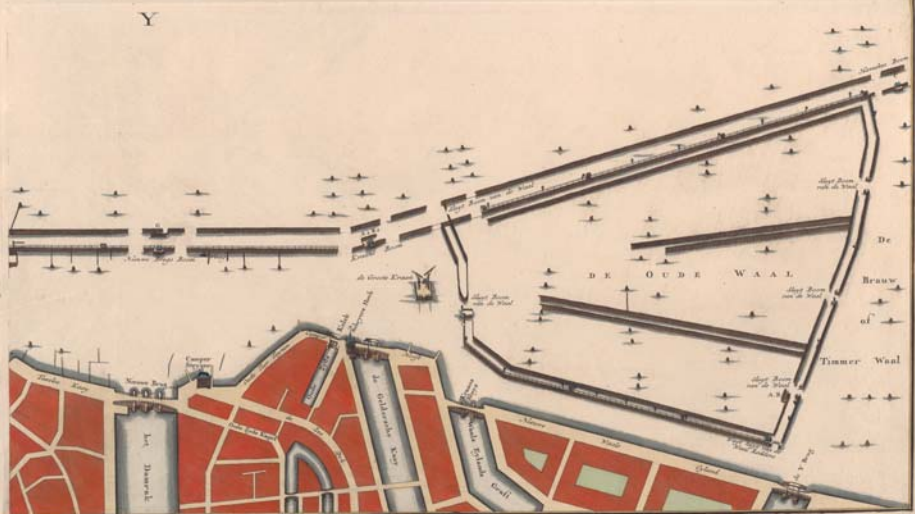
Amsterdamse haven: een bijzonder perspectief

De Amsterdamse haven had zich sinds de middeleeuwen van een 'gemiddelde' Zuiderzeehaven met het Damrak als havenbassin ontwikkeld tot een grote havenstad. In het begin van de 16^e eeuw werd de haven naar het IJ toe uitgebreid. Met de verschillende stadsuitleggen breidde ook dat IJ-havenbekken zich uit met de Oude Waal aan de oostkant en later de Nieuwe Waal in het westen – de voorlopers van respectievelijk het Ooster- en het Westerdok.

In het IJ-water stonden destijds lange rijen palen die een ruimte afbakenen ('waal') waar de zeeschepen beschermd konden liggen. De toegangen waren afgesloten met bomen, die vanuit 'boomhuisjes' werden bediend door toezicht-houders: de waalredders of waalridders. Schepen moesten waalgeld betalen om achter de palen te mogen liggen. Aanvankelijk was het beschermde havenfront met zijn dubbele rij palen zo'n 600



ALLE DE SLUYTBOOMEN WAGTHUYSEN DER WAALREDDERS. ENZ.
GETEKENT EN IN 'T KOOPER GEBRAGT DOOR HENDRIK DE LETH.



Nieuwe kaart van de Oude en Nieuwe Waalen benevens alle de sluytboomen, wagthuysen der Waalredders, enz. langs de geheele Y-kant der stad Amsterdam / na 't leven geteekent en in 't koper gebragt door Hendrik de Leth. Amsterdam, circa 1735. Schaal 1:2100.

meter breed, maar na de vierde uitleg en de aanleg van de nieuwe kunstmatige eilanden had de palenrij een lengte van zo'n 4300 meter.

Vier delen

Hendrik de Leth heeft de 'Oude en Nieuwe Waalen' omstreeks 1735 op twee bladen in kaart gebracht. Markante punten zijn de bomen in de dubbele rij palen, de boomhuisjes en de wacht-huisjes voor de waalredders. De Grootte Kraan stond van 1643 tot 1841 ter plekke om masten op schepen te hijsen en uitzonderlijk zware lasten te heffen. De naam van de brug, Kraansluis, ter hoogte van het tegenwoordige Scheepvaarthuis, herinnert er nog aan. Aan de westzijde, ter hoogte van de Haringpakkerstoren, zien we in het IJ de op palen gebouwde Oude en Nieuwe Stads Herbergen. Daar, net buiten de stadspoorten, moesten na zonsongang arriverende reizigers overnachten, omdat zij de stad niet meer binnen-mochten.

Bij de twebladige kaart horen twee profielen. Ze laten voor de Oude Waal aanschouwelijk zien wat de kaart in het platte vlak toont. Op de linkerprent zijn de Schreierstoren en rechts daarnaast de Oude Kerkstoren als oriëntatiepunten te vinden. Links staat de Grootte Kraan en op de plaats van het huidige Scheepvaarthuis sluit een groot hoekpand een lange rij gevels af, waarvan er nog verscheidene moeten bestaan. Het profiel op de rechterprent heeft een iets afwijkend perspectief en hoort eigenlijk aan de linkerkant van het eerste profiel thuis. De gevelwand rechts sluit min of meer aan op de andere. Op de tegenoverliggende hoek staat het gebouw van de West-Indische Compagnie. Je kijkt recht tegen de Kikkerbilsluis-brug aan, die is vernoemd naar de naburige houtkoperij uit de 17^e eeuw. Daarachter gaat de Oude Schans schuil met de Montelbaanstoren.

De uitsnede van de kaart en de profielen van het aangrenzende stuk van de stedelijke bebouwing zijn enig in hun soort. Ook de blikrichting van de kaart is ongebruikelijk. Gewoonlijk kijk je vanuit het noorden over het IJ naar de stad. Nu is de blik vanuit het zuiden, vanuit de stad, naar het IJ gericht, een oriëntatie die pas honderd jaar later voor alle kaarten van Amsterdam in zwang kwam. •