



DE OPKOMST DER AMSTERDAMSE HAVEN

EEN STUDIE DOOR W.H.M. DE FREMERY
gepubliceerd in het 22e jaarboek Amstelodamum (1925)

I. DE HAVEN VÓÓR DE 16^e EEUW

DE ONTWIKKELING DER STAD

Evenmin als over de vestiging en opkomst van Amsterdam in de aanvang iets met zekerheid bekend is, kan over de oudste inrichting van de haven veel worden gezegd. Ongetwijfeld zal de brede Amstelmonding en ook de rede op het IJ al in de tijden der eerste nederzetting van bewoners als scheepsligplaats dienst hebben gedaan. Op de belangwekkende vraag of de zeedijk, die de Zuidelijken IJ-oever van ouds beschermde, bij de Amstelmonding landwaarts inboog, om met twee sluizen ter plaatse van de Middeldam zijn weg te vervolgen, dan wel volgens de richting van de Nieuwe Brug de Amstelmonding met een sluis zal hebben afgesloten¹ zal hier niet worden ingegaan. Is de laatste veronderstelling juist, dan heeft de latere verlegging van deze sluis een belangrijk eind stroomopwaarts, gepaard met nieuwe dijk aanleg, wellicht de betekenis gehad van het vormen van een ruime scheepsligplaats, een vermoedelijke oudste havenaanleg. Een tweede vraag die hier onopgelost zal blijven is, of de sterke inbuiging die de zeedijk beoosten de Amstelmond vertoont ter plaatse een belangrijk stuk oeverland buitendijks latende en een ruime inham of waal omsluitende aan een vroegere dijkbreuk, dan wel aan de natuurlijke bodemgesteldheid moet worden toegeschreven. Als vaststaand kan worden aangenomen, dat de opkomst van de stad nauw verwant is aan de ontwikkeling van de scheepvaart en al in het midden van de 13^e eeuw blijkt, dat de grootst bekende zeeschepen van uit Amsterdam de Oostzee bevoeren. De bekende beslaglegging op een Amstellandse kogge door de

Lubeckers in 1247² is daarvoor een sterk bewijs. Bovendien bezaten Amsterdamse kooplieden in 1277³ een door de Aartsbisschop van Riga verleend privilege van tolvrijdom en bescherming in Lijfland, zodat in die tijden de vaart daar voor haar van belang geweest moet zijn. De tolvrijheid der stad in het land van Vollenhove dateert, zoals blijkt uit een in 1475 daarover gevoerde briefwisseling, uit het midden der 13^e eeuw. In 1275 verkreeg Amsterdam van Graaf Floris V, als schadeloosstelling voor geleden onrecht, het recht van tolvrij varen in het Graafschap Holland, waarmee de opbloei van de handel van de jonge koopstad bijzonder gebaat zou blijken.

In de 14^e eeuw ging de stad met grote sprongen vooruit en al spoedig na het verlenen van stadsrechten – in 1342 – trad zij tegelijk met 7 andere Hollandse steden in 1367 tot de Hanze toe, waardoor zij op één lijn kwam te staan met Holland's eerste koopstad, het rijke en machtige Dordrecht. Een jaar later werd aan Amsterdam, samen met Enkhuizen en Wieringen, door Koning Albrecht van Zweden het recht gegeven op Schonen een handelskolonie (Vitte) te vestigen, met de bevoegdheid daar een eigen voogd te benoemen⁴, een recht dat meerdere steden van deze gewesten al bezaten, en dat voor de haringhandel van groot belang was. Ook vrijheid van handel in Denemarken en Zweden werd toen eveneens verleend. Deze nederzettingen op de Zweedse kust waren echter voor het midden der 15^e eeuw weer verlaten.⁵ De toename van de bevolking aan het einde der 14^e eeuw maakte de eerste grote stadsuitbreiding noodzakelijk en omstreeks 1380 werden de beide Achterburgwallen gegraven. De omvang der scheepvaart was toen al belangrijk, zoals wel

¹ C.G. 't Hooft, *Het ontstaan van Amsterdam*

² J. ter Gouw, *Geschiedenis van Amsterdam*, dl. I, p.95

³ *Handvesten van Amsterdam I*, p.62 e.v.

⁴ *Ibidem*, p.51

⁵ J. ter Gouw, *Geschiedenis van Amsterdam*, dl.III, p.78

blijkt uit het ter beschikking stellen van enige grote en een 50-tal kleine vaartuigen aan Hertog Albrecht voor een krijgstocht naar Friesland. Op de betekenis der binnenlandse riviervaart duiden de veelvuldige twisten met de stad Deventer over de heffing van de Kotertol, die omstreeks 1336 beginnen. De vaart van Amsterdam naar de Rijn leidde immers in hoofdzaak langs de Gelderse IJssel en de regeling van de tolheffing op die rivier was voor de stad van groot belang.

In de loop der 15^e eeuw was de macht en het aanzien van de stad zodanig geklommen, dat zij door de landsheer Filips van Bourgondië, bij het verlenen van een ontheffing van lasten na de brand van 1452, genoemd wordt: “la ville la plus marchande” van Holland, en de haven: “le notable port,” waar de kooplieden van alle kanten toestromen. Feitelijk was Amsterdam toen Dordrecht voorbij gestreefd en al op het einde der 15^e eeuw meldde een onbekende schrijver, door Pontanus aangehaald, dat Amsterdam met meer dan 200 grote koopvaarders handel drijft van de Middellandse zee tot de Oostzee; oostwaarts in Pruisen, Lijfland, Denemarken, Zweden, Noorwegen, Oost-Friesland en aangrenzende landen; westwaarts in Brabant, Vlaanderen, Frankrijk, Engeland, Schotland en Spanje.⁶ Nadat van 1425 tot 1450 aan beide zijden der stad de Singelgrachten gegraven waren, ging zij in 1481, onder de drang der oorlogsomstandigheden, er toe over zich aan de landzijde met een stenen muur te omgeven, die omstreeks 1490 voltooid werd. Onder de grote steden van Holland, was Amsterdam toen 5^e in rang; Dordrecht, Haarlem, Delft en Leiden gingen voor, Gouda volgde.

Waaraan kan deze snelle opbloei van de nog jeugdige koopstad wel worden toegeschreven, waar in het stedenrijke Holland vele mach-

tige en oudere steden lagen, die op het punt van handel en scheepvaart eveneens van gewicht waren? Ongetwijfeld was de oorzaak daarvan voornamelijk te zoeken in haar gunstige ligging, aan de Hollandse grenzen en in de nabijheid der Zuiderzee en aan de monding van de IJ-stroom, die te beschouwen was als het eindpunt van de grote waterverkeersweg die Holland van noord naar zuid doorsneed en die van Spaarndam over Haarlem en Gouda naar de Zeeuwse stromen voerde, waarbij op de sluizen te Spaarndam en Gouda de grafelijke tollën geheven werden. Holland, Zeeland en Vlaanderen vormden aldus het rijke achterland, waarvan de producten over Amsterdam als overlaadhaven hun weg naar de Oostzeelanden vonden. Immers de z.g.n. Oosterse handel was de voornaamste en oudste; de uitvoer daarbij, bestaande uit boter, kaas, haring en laken werd echter verre door de invoer uit die streken overtroffen. Rogge, hout, hennep, vlas, bier, pek en teer waren de artikelen die van lente tot herfst in grote hoeveelheden met talrijke schepen werden aangevoerd. Ook de haringvangst werd te Amsterdam druk beoefend.

Niet alleen door deze gunstige ligging aan een hoofdverkeersader, waarop ook andere steden zoals Dordrecht aan de Maas en Kampen en Deventer aan de Gelderse IJssel konden bogen, maar vooral door de veilige en ruime rede werd de zeevaart sterk bevorderd. De door Pontanus aangehaald anonymus merkte reeds op: “de rivier Tye van Sparendam oostwaarts oplopende voorbij de stad Amsterdam maeckt daer een seer bequame ende versekerde rede voor de schepen.” Bekijken we de kaart van Joost Jansz Beeltsnijder van 1575, een der oudste kaarten van Holland, dan blijkt ons hoe de rede in het noordwesten en zuidoosten beschermd werd door het ver vooruitspringende oeverland, terwijl bovendien de tegenover-

⁶ Anonymus bij Pontanus, uitgave 1614, p.355

liggende Waterlandse oever met de brede landtong, de Volewijk, de rede afsloot en beschutte. De uit de Zuiderzee binnendringende eb en vloed werden daardoor gedwongen dicht langs de zuidelijke oever en Amstelmonding te strijken en door de schuring werd de diepte van de rede voldoende gewaarborgd. Bovendien bood de zware kleibodem aan de schepen een uitstekende ankergrond, terwijl de Amstel – toen het Gouwewater genaamd – voor de kleinere schepen een veilige ligplaats vormde.

DE WALLEN EN DE LASTAGE

Uit de jaren, die aan de 16^e eeuw vooraf gaan, zijn geen kaarten of afbeeldingen van stad of haven bewaard gebleven. Voor de eerste maal wordt met name van de “haven” melding gemaakt in het Handvest van 9 december 1342⁷, waarbij aan Amsterdam stadsrechten werden verleend. Het eerste artikel van dit Handvest stelde het gebied van de stedelijke vrijheid vast en we vernemen dat dit gebied zich uitstreckte: “Ende in die Haven, ten halven stroom toe int IJe ende voort streckende int IJe, langhes den Dycke oostwaerts, vyftich roeden buyten de Wintmolen, die haer Willem van Outshoorne van onsen wege maeken dede.” Waarschijnlijk heeft deze molen gestaan op de Zeedijk, ter hoogte van de tegenwoordige Molensteeg. Dat juist oostwaarts van de stad een stuk watergebied aan de vrijheid werd toegevoegd, vond ongetwijfeld zijn oorzaak in de daar aanwezige bocht of inham die als Oude Zijdsaal werd aangeduid en die een uitstekende ligplaats bood voor het havenen, opleggen des winters en repareren van de grote zeeschepen.⁸ In de

Amstelmonding strekte de haven zich uit tot de Middeldam met beide sluizen, die waarschijnlijk omstreeks 1265 opgeworpen zal zijn. Aan de westzijde van de stad vormde een bocht in de oever eveneens een waal, de Nieuwe Zijdsaal, die echter van minder betekenis was dan haar oostelijke naamgenoot. Van groot gewicht voor de scheepvaart was het buitendijkse oeverland, dat aan de oostzijde van de stad de O.Z.Waal omsloot en waar zich al vroeg timmerwerven en lijnbanen hadden gevestigd. Deze buurt heette de Lastage, ook Lastaige of Lastagie⁹, waar men al in het jaar 1345 de “cogghen deed lastaedszen.” Amsterdam bezat toch van oudsher een uitnemende reputatie op scheepsbouwgebied en een afzonderlijke buurt voor het uitoefenen van dit bedrijf was onmisbaar, ook omdat binnen de Oude grachten en binnen de palen het bouwen van schepen en het pekken en teren wegens het grote brandgevaar voor de houten huizen ten strengste verboden was¹⁰.

Het zich metterwoon vestigen op de Lastage zal eerst geschied zijn na het door Hertog Albrecht van Beieren op 7 januari 1387 aan de stad verleende Handvest, waarbij de stadsvrijheid tot 100 roeden buiten de Achterburgwallen, de toenmalige stadsgrenzen, werd uitgebreid¹¹. Tegelijk werd daarbij toegestaan die ruimte geheel te betimmeren en te bewonen, terwijl aan de bewoners dezelfde rechten en privileges werden toegezegd als aan de poorters binnen de stad. Dit Handvest werd in 1404 nog eens bevestigd door Hertog Willem van Beijeren en in hetzelfde jaar verleenden Burgemeesteren al een vergunning aan IJsbrant Pietersz en zijn nakomelingen om een huis

⁷ Handvesten van Amsterdam, dl.I, p.10

⁸ In een proces dat de Lastagiërs van 1560 tot 1579 voor het Hof van Holland voerden, (Reg. v.d.Sententiën, C126 nr.46, Rijksarchief) betoogden zij dat: “die regierders in der tijt bemerckende datter geen propicelicker ofte bequaemer plaetse rontsom die voors. stede en was noch oock jegenwoordelick gevonden en mochte worden om te moegen gebruycken tot vordering van de navigatie overmits datter soe schoenen ende

costelicken haven int noorden aender Lastaige was genaempt de Wael die men grootelick van noode hadde ende nyet ontberen en mochte omme in de winter die groote schepen daerinne te havenen om soewel voor den ijsganck ende tempeest aslmede voor vijanden bewaert te werden”

⁹ In Danzig en Stettin treft men vandaag nog steeds Lastadie-wijken aan

¹⁰ Dr. Joh.C.Breen, Rechtsbronnen der stad, p.38. Kerboek A, fol.22

¹¹ Handvesten van Amsterdam I, p.11

op de Lastage te bewonen en een lijnbaan daar te timmeren¹². Kort daarna werd bij een Handvest van 15 juli 1409¹³ de stadsvrijheid ook voor het watergebied aanzienlijk vergroot en wel in het IJ tot de volle breedte van de stroom en aan beide zijden van de Amstelmonding tot zover als de al in 1387 vastgestelde vrijheid te land, nl. 100 roeden buiten de Achterburgwallen. De hele rede voor de stad, tot aan de Volewijk en beoosten en bewesten daarvan, viel nu onder het rechtsgebied van de stad.

Het havenfront, dat zich aanvankelijk uitgestrekt zal hebben van de Warmoesstrater- of Sint Olofspoort tot aan de Oude Haarlemmer- of Nieuwendijkerpoort, een afstand van ruim 300m, werd omstreeks 1450 door het graven van de Singelgrachten in oostelijke richting verlengd tot voorbij de Schreiershoek en in westelijke richting tot de Nieuwe Haarlemmerpoort, waardoor de lengte van het front toen ruim 600m ging bedragen.

DE PAALRIJEN

Spoedig na het vaststellen van de stadsvrijheid is men er waarschijnlijk toe overgegaan om in het IJ, vóór de Amstelmonding, een of meer paalrijen te slaan, om de stad aan de waterzijde af te sluiten en te beschermen. Bovendien vonden de schepen binnen deze palen een veilige ligplaats en goede beschutting tegen de golfslag, storm en ijsgang. Opmerkelijk is het, dat gedurende bijna vijf volle eeuwen uitgestrekte paalrijen de scheepsligplaatsen in het IJ hebben afgesloten. Tot omstreeks 1880, toen door de spoorwegaanleg en de bouw van het Centraalstation het havenfront gedicht werd, hebben steeds paalrijen als afschutting van de haven dienst gedaan.

Voor het eerst wordt van de paalafsluiting melding gemaakt in een overeenkomst met een huiseigenaar aan het IJ, in het jaar 1389¹⁴, waarbij blijkt dat het daarin genoemde “ombomen der stad” toen nog niet uitgevoerd of althans nog niet voltooid was. Onder de keuren van vóór het jaar 1412 (Keurboek A 1^e ged.), treffen we een uitvoerig verbod van meren van zeeschepen aan de bruggen en de “palingen” terwijl ook het beschadigen van de palen op straffe van boete verboden werd¹⁵. De doorvaarten in de paalrij (oorgaten) werden met drijvende bomen (waterbomen) afgesloten en er werden wachthuisjes gesteld voor de bewaking, op dezelfde wijze als bij de stadspoorten. Uit de keur van januari 1477, die het hakken van bijten regelde¹⁶ blijkt dat er twee bomen waren, nl. de “Spaarndammerboom” en de “Nieuwe Brugsboom.” Pas aan het begin van de 16^e eeuw schijnt een derde boom, de “Kraanboom” tegenover de Oude Zijds kolk, in de paalrij te zijn aangebracht. Nadat op het einde der 15^e eeuw de stad aan de landzijde ommuurd was geworden, meldt de al genoemde anonymus, dat zij aan de IJ-kant “tegen de aanval der schepen, door drie rijen palen afgesloten was”¹⁷. Op de oudste stadstekeningen vinden we echter nooit meer dan 2 rijen palen.

TOEZICHT EN REGELINGEN

De jaarlijks afgekondigde keuren geven ons een indruk van het gebruik van de 15^e eeuwse haven. Met het toezicht in de haven waren geen bepaalde personen belast; wel vernemen we veelvuldig van de paalmeesters, de personen die jaarlijks het recht van inning van

¹² Register v.d. Sent. Hof van Holland C126, nr.46

¹³ Handvesten van Amsterdam, p.144

¹⁴ Groot Memoriaal I fol.246

¹⁵ Breen, Rechtsbronnen, p.26-27

¹⁶ Ibidem, p.113 e.v.

¹⁷ Anonymus bij Pontanus, uitg.1611 (bijlage) p.4

het paalgeld pachtten. Blijkens de ordonnantie van het paalgeld van 1484 waren de paalmeesters met hun knechten bevoegd om tot arrestatie van wanbetalers over te gaan, waartoe deze knechten echter bij Burgemeesteren beëdigd moesten worden. Het is wel waarschijnlijk te achten, dat paalmeesters en paalknechten regeland in de haven optraden, omdat bij hen toch elk binnenvallend schip zich steeds moest aanmelden om schip en goed te laten “verpalen” en vergunning tot lossen te verkrijgen. Herhaaldelijk treffen we in de keuren het nadrukkelijke verbod aan om goederen te lossen of op te slaan of de lading te breken, zonder de daartoe verleende vergunning van de paalmeesters. (Keuren van 1412, ‘73, ‘78 en ‘84). Van een regeling van de bewaking der zeeschepen, die ‘s winters in de beide walen werden opgelegd, vernemen we eerst in het begin van de 16^e eeuw onder de druk van oorlogsgevaar.

Het reeds vermelde verbod van het meren van schepen aan de bruggen en “palingen” werd in 1463 herhaald en uitgebreid tot de Rijn- en zandschepen, welke laatsten niet mochten vastmaken aan de palen of brugleuningen, maar wel aan de palen onder de bruggen (vernieuwd in 1493.) ‘s Nachts mochten de Rijnschepen niet dichters dan 2 roeden bij de bomen in de palenrij meren¹⁸, zulks om bij het opensluiten van de bomen de doorvaart niet te belemmeren. Een maatregel van defensie voor de nog onbemuurde stad was het verbod om ‘s nachts in de nieuwe of uiterste grachten en in de vrijheid van de stad te liggen of te varen¹⁹. Er mochten geen vaartuigen in de uiterste grachten of in de Oude Sluiskolk liggen, anders dan om te laden of te lossen. Geen schuiten of boten mochten liggen in de stadssluizen (Keur van 1467, vernieuwd in 1500). In mei 1481

werd, in verband met de heersende schaarste van koren, bier, en andere levensmiddelen verboden om naar de schepen die uit zee kwamen te varen, vóór dat deze op de losplaats aan hun ankers getuid lagen. Ook mochten er geen schepen liggen, noch lossen of laden buiten de Haarlemmerpoort aan de Karthuizerdijk en de Molenwerf aldaar, ongetwijfeld om het voortijdig opkopen van de goederen tegen te gaan. Verkoop van schepen, liggende op het land binnen de vrijheid, was verboden (Keur van 1467); later mocht dat ook niet in het Damrak en de stadsgrachten geschieden (Keur van 1475). De waterschepen mochten, als gevolg van een keur van het Vleeshouwers- en Viskopersgilde van 1488, op heilige dagen niet uitvaren. Het schutten door de stadssluizen mocht slechts door de daarvoor aangestelde lieden geschieden²⁰. Enige vaste ligplaatsen waren in die tijd al voor het Damrak ingesteld. Zo moesten de bierschepen aldaar vastmaken aan de aangewezen paal en ze mochten eerst hun last “breken” na verkregen vergunning van de excysmeesters (Keur van 1463). Schepen geladen met huiden, zout, groenten of steenkolen moesten ter verkoop van hun lading gaan liggen aan de Papenbrug, (Keur van 1475), evenals schepen geladen met turf, kalk, tegels en steen (Keur van 1486). Zedige schepen of lichters met koren moesten liggen tussen de Oude Brug en de Dam (Keur van 1483).

MAATREGELEN TEGEN BRAND

Strengere voorschriften waren uitgevaardigd tegen brandgevaar. Zoals gezegd was het pekken en teren van schepen en het teren van touw in de stad, binnen de Oude grachten en binnen de palen, verboden. (Keur vernieuwd in 1479 en 1503). Kleine schepen mochten

¹⁸ Breen, *Rechtsbronnen* p.525

¹⁹ Breen, *Rechtsbronnen*, p.26

²⁰ *Ibidem*, p.26

binnen de palen geen vuur hebben tussen 9 uur 's avonds en zonsopgang. In grote schepen (coggen, hulcs, crayers en evers) mocht men binnen de stad geen vuur hebben van zonsondergang tot opgang²¹; in 1483²² werd deze bepaling echter verzacht en mochten de schepen binnen de stad toen licht en vuur hebben tot 11 uur 's avonds.

VERDEDIGINGSMAATREGELEN

Behalve de al gemelde paalrij waren daar, ter versterking van de stad langs de IJ-oever, meerdere torens en blokhuizen opgericht. Commelin²³ vermeldt, dat van west naar oost, omstreeks 1500, aangetroffen werden: de Heilige Kruistoren, met een muur aan de Haarlemmerpoort verbonden; het blokhuis op het Spaarndammerhoofd; de beide blokhuizen ter weerszijden van de Nieuwe Brug; de St. Olofspoort en het Huis te Montelbaan. In de oostelijke haven sprong het Kamperhoofd (Groote Hoofd), met de toren Schreihoek, als een bewapende schans in het IJ naar voren en in de westelijke haven bevond zich in de paalrij het z.g.n. Roode Blokhuis, eveneens bewapend en dat met een loopbrug met de wal verbonden was. Toen tegen het einde van de 15^e eeuw de ommuring der stad aan de landzijde tot stand gekomen was, lag het in de bedoeling om ook langs de havenkant de vestingmuur door te trekken en in de "Informacie" van 1514 werd dit plan nog nadrukkelijk vermeld; de kosten werden toen op f48.000 geraamd²⁴. Zeer waarschijnlijk heeft het sterk toenemende handelsverkeer, dat gaandeweg elk deel van de IJ-oever opeiste en in beslag nam, de uitvoering van het

plan verhinderd en na de bevestiging van de stad behielp men zich, in tijden van oorlog en strenge vorst, door langs de oever een doorlopende schutting van planken of een enkele maal een muur van balken op te richten. 'Zulk een schutting was van manshoogte en met schietgaten voorzien; zij strekte zich uit van de Schreierstoren, over de Nieuwe Brug, tot de Heilige Kruistoren, waar de stadsmuur weer begon. Na de afkondiging, bij invallende vorst, van de keur om te komen "bijt hakken", waartoe de gehele in buurten ingedeelde mannelijke bevolking van 15 tot 60 jaren met hoorn of klok opgeroepen werd, zien we in tijden van nood voor de eigenaren van woningen en houttuinen langs het IJ het bevel uitvaardigen om te schutten, vast en dicht. De eerste maal geschiedde dat bij strenge vorst, op 29 december 1498, tijdens de eersten Gelderse krijg; de "schutting of bolwerk" moest toen worden gemaakt naar genoegen van de heer en het gerecht. Op 5 december 1500 werd, onder gelijke omstandigheden, voorgeschreven om van af het Kamperhoofd bij Schreihoek, tot aan de nieuwen muur van de Haarlemmerpoort, de wallen te beschutten met delen, wagenshot, rasters of anderszins, zó, dat men daaronder bedekt kon gaan.

Ook op de koopvaarders, die vóór de stad of in de beide walen lagen, werden in oorlogstijd herhaaldelijk scherpe maatregelen toegepast. Zo moesten in november 1478, tijdens de Franse en Gelderse oorlog, alle zeeschepen zich van binnen de palen verwijderen, terwijl de ballastschepen in het IJ vóór de stad – vreemd of eigen – tot op 25 roeden boven of beneden de stad of te halverstroom moesten gaan liggen. De met lading binnenvallende vaartuigen moesten ook op 25 roeden van de palen blijven. De grote schepen, die door het lage water vast zaten, kregen uitstel na kennisgeving aan Burge-

²¹ *Ibidem*, p.38

²² *Ibidem*, p.189

²³ *Commelin, dl.I, p.190*

²⁴ *Informacie up den Staet enz. van Hollant ende Vrieslant gedaen in de jaere 1514, uitgave v.d. Ned.Letterkunde, 1866, p.174*

meesteren²⁵. In december 1481, tijdens de Utrechtse krijg, werd aan alle schepen, liggende in de walen of voor de palen bevolen om de takels af te nemen; bij de vreemde schepen zou dat door de bewaarders geschieden²⁶. In augustus '82 werd de schepen buiten de palen in het IJ vóór de stad, weer bevolen anker te lichten en te verhalen tot halverwege het IJ, of naar de oost- of westzijde van de stad op gelijke afstand²⁷. In mei '83 verbood men de zeeschepen binnen de stad te komen of te liggen²⁸; in oktober '87 toen de Hoeksens de stad bedreigden moesten de zeeschepen hun winterlaag liggen in één van de walen, met uitdrukkelijk verbod om voor het havenfront te blijven, dat omschreven werd als de afstand tussen Schreihoeck en de molen buiten de Haarlemmerpoort²⁹. Al een maand later moest de O.Z.Waal weer worden ontruimd³⁰. In september '99, toen de Gelderse strijd weer oplaaide, liet men de voor de stad liggende schepen hun bussen en kruit afgeven binnen de stad³¹.

MAATREGELEN TEGEN VERONDIEPING

Dat de aanslibbing van de haven en grachten in die tijde al verzorging vereiste blijkt uit enkele voorschriften. De diepte binnen de palen was gering, want toen in 1478 de zeeschepen zich daarvan moesten verwijderen zien we dat de aan de grond zittende schepen uitstel kregen. Het op diepte houden van het Damrak en de grachten was de taak van de aangrenzende eigenaren en een keur van

1465³² (vernieuwd in 1500³³) bepaalde, dat dezen vóór hun deuren het water 3 voeten moesten uitdiepen tot 1 roede van de wal. Een van de oudste bepalingen, gegeven tegelijk met het verbod van meren aan de palen enz. was het verbod om de schepen met “aarde” te ballasten; ongetwijfeld om het schadelijke afgraven van land en dijken tegen te gaan. Als ballast, die de in het voorjaar uitvarende schepen in grote hoeveelheden nodig hadden, werd steeds zand gebruikt dat met zandschepen uit het Gooi of achter Haarlem werd aangevoerd.

Tot het tegengaan van de verondieping van de haven en der walen was het geven van een goede richting aan de vloedstroom die uit de Zuiderzee het IJ binnendrong, van groot belang en de tegenover de haven liggende landtong, de Volewijk, vervulde daarbij een belangrijke rol. Al in 1393 verkreeg de stad het privilege om de Volewijk te beschoeien en met zomerdijken te omgeven, teneinde het wegspoelen van land tegen te gaan. Ook de smalle landtong, genaamd de Nes of Kale Nes, gelegen ten Westen van de Volewijk, werd in 1618 tot dit doel door de stad aangekocht.

BETONNING EN BEBAKENING

Over de bebakening van de haven en van de rede in de oudste tijden is niets bekend geworden. Anders is het met de veilige vaart over de Zuiderzee en door de zeegaten het Marsdiep, het Vlie en het Amelandse gat. In een schrijven van de stadsregeerders aan de Vrouwe van Emden van augustus 1474, gevolgd door een schrijven van juni 1475, werd nadrukkelijk verklaard en uiteengezet hoe al “ver over de 100 jaar” op verzoek van kooplieden en zeevarenden, vanaf de

²⁵ Breen, *Rechtsbronnen*, p.138

²⁶ *Ibidem*, p.170

²⁷ *Ibidem*, p.181

²⁸ *Ibidem*, p.189

²⁹ *Ibidem*, p.229

³⁰ Breen, *Rechtsbronnen*, p.232

³¹ *Ibidem*, p.362

³² Breen, *Rechtsbronnen*, p.68

³³ *Ibidem*, p.523

zeegaten tot aan de haven, grote tonnen, aan ijzeren kettingen getuid, werden gelegd en op de duinen kapen werden gesteld voor de veilige vaart langs de ondiepten en banken. Ter vergoeding van de kosten werd daarom van alle schepen en goederen die uit zee kwamen, zonder onderscheid paalgeld geheven³⁴. Ook uit het privilege door Filips van Bourgondië in 1452 aan de stad verleend, waarbij het paalgeld van een halve Filipuspenning per last verhoogd mocht worden tot een Vlaamse grote, blijkt dat Amsterdam het recht tot heffen van paalgeld al “van ouds” bezat³⁵. Oorspronkelijk droeg dit recht de naam van bakengeld, later van paalgeld of paalkist en de heffing werd zoals al gezegd jaarlijks aan de paalmeester verpacht. Omdat ook de stad Kampen vanaf de 14^e eeuw in het Marsdiep en Vlie tonnen legde en vuurbakens onderhield werd tussen de twee steden herhaaldelijk overleg gepleegd³⁶ en in maart 1451 een overeenkomst daaromtrent getroffen. Het duurde tot 4 maart 1527 eer Kampen van het recht van tonnenleggen afzag en de zorg daarvoor tegen een schadeloosstelling aan Amsterdam afdroeg.

OVERZICHT DER HAVEN IN 1500

Uit de beschikbare gegevens kan op het einde van de 15^e eeuw met enige nauwkeurigheid een beschrijvend beeld van de haven worden gegeven. Te onderscheiden valt:

- 1^e De rede of het IJ buiten de paalrij, waar de zeeschepen voor de stad ankerden.
- 2^e Het watergebied binnen de paalrij, waar de kleine schepen een ligplaats vonden.
- 3^e Het Damrak, zich uitstrekkende tot de Middeldam en met drie

bruggen overbrugd. Dit watervlak is als de eigenlijke haven te beschouwen.

- 4^e De Oude Zijdsaal, gevormd door een bocht in de IJ-oever aan de oostzijde van de stad. Deze waal diende als winter- en uitrustingshaven, waartoe de aangrenzende werven van de Lastage haar zeer geschikt maakten. Waarschijnlijk was zij door een enkele paalrij afgesloten.
- 5^e De Nieuwe Zijdsaal, gevormd door een bocht in de oever aan de westzijde van de stad. Hoewel minder belangrijk dan de oostelijke waal was zij eveneens als winterhaven in gebruik. Zij strekte zich uit tot de Hoogenoord, de noordelijke vooruitspringende oeverpunt. In deze waal mondde de afwatering van de Karthuizersluis uit. Het is niet bekend of zij met een paalrij afgesloten was.

Niet alleen de haven, maar ook de grachten van de stad werden druk als los- en laadplaats gebruikt. Ook de Amstel binnen de damsluizen, het latere Rokin, deed als binnenhaven dienst. Wallen langs de huizen ontbraken daar echter nog en er bevonden zich twee steigers ten behoeve van de Rijn- en veerschepen, n.l. de Damsteiger en de Utrechtse steiger.

Om het beeld van de haven te voltooien dient opgemerkt dat langs de IJ-oever, vanaf de Schreiershoek tot de Kruistoren, de wal met houtstapels was bedekt en de daar gelegen erven merendeels als houttuinen en teertuinen waren ingericht. Ook op de grachten werd veel hout opgeslagen. De granen, mede een van de voornaamste handelsproducten, werden geborgen op de zolders van pakhuizen, de z.g.n. spijkers, die door de stad verspreid lagen.

Een voor scheepsbouw en scheepvaart onmisbaar werktuig was de

³⁴ Groot Memoriaal I, fol.4 en 49vo.

³⁵ Handvesten v.A., dl.I, p.28

³⁶ Groot Memoriaal I, fol.29 en 157

scheepskraan; deze stond op een vlot dat in het IJ lag, nabij het Kamperhoofd tegen de paalrij en was in de 15^e eeuw opgericht³⁷. Staande op een onderstel van zware balken, reikte de standaard met het ezelshoofd 100 voeten hoog; zij diende voor het inzetten en lichten van de scheepsmasten en het hijsen van zware lasten, als geschut, molenstenen enz. Eigenaardig is wel, dat de kraan in eigendom toebehoorde aan de Oude Zijds armen, die haar jaarlijks verhuurden en bovendien, na behouden reis van de schepen, een gift in rogge of geld ontvingen. In de 16^e eeuw is de kraan in het bezit gekomen van het St. Pietersgasthuis, dat de inkomsten van de kraan moest delen met de Huiszittenmeesters der Nieuwe Zijde³⁸. Een ander hoog gevaarte, naar alle zijden in de haven zichtbaar, vormden de galgen en staken van de gerechtsplaats, die sinds het midden der 14^e eeuw op het zuideinde van de Volewijk gevestigd was.

Tekenend voor de bedrijvigheid van de haven was het drukke verkeer met de overzijde van het IJ en de Waterlandse steden en dorpen aldaar. In het begin van de 14^e eeuw en vermoedelijk al in de 13^e, verbonden twee grafelijke veren de stad met de overzijde; één veer voer op de Volewijk en één veer was gevestigd te IJpesloot, ter plaatse van het tegenwoordige Nieuwe Diep. De veren werden aan beide zijden bediend en jaarlijks verpacht. In 1346 werd een derde veer ingesteld op Sosenerdam, het latere Nieuwendam.

II DE HAVENUITBREIDINGEN EN DE LASTAGE-GE-SCHILLEN VÓÓR DE ALTERATIE

De ontwikkeling en uitbreiding van de Amsterdamse haven gedurende de 16^e eeuw werd in sterke mate beheerst door langdurige twisten tussen de stadsbestuurders en de Lastage-bewoners. Bij de ommuring van de stad in 1482 was de Lastage daar buiten gebleven en de wijk kwam daardoor in een gevaarlijke positie; het vormde het voorterrein en schootsveld van de vestingmuur. Bovendien was de Lastage, met de als winterhaven zo belangrijke Oude Zijdswaal, haar vele scheepswerven, lijnbanen, houttuinen, pek- en teeropslag en de menigte van schepen, juist aan de meest blootgestelde oostzijde van de stad gelegen. Een uiterst kwetsbaar geheel, waardoor de veiligheid van de stad aanmerkelijk werd geschaad.

De regering van Karel V over deze gewesten, gedurende de eerste helft van de eeuw, kenmerkte zich door een lange reeks van oorlogen, waarvan Amsterdam ruimschoots haar deel kreeg. Niet alleen moest de stad, net als de andere Hollandse steden, onafgebroken grote geldsommen opbrengen, maar ook de scheepvaart op het oosten en westen werd herhaaldelijk gestremd, zonder dat de pogingen van de regeerders door het kopen van vrijgeleide brieven of het uitzenden van oorlogsschepen ter bescherming van de vaart daarin veel verbetering konden brengen. Toch nam Amsterdam's handel en welvaart gestaag toe en toen in 1526 de vertegenwoordigers van de stad zich bij de Stadhouder over een extra hoge bedde beklaagden, hield deze hen voor: "Amsterdam is rijker dan enige stad in Holland; gezijt klein Venetië en gaat steeds vooruit," er bijvoegende dat Amsterdam, evenmin als Antwerpen, van hoge belastingen

³⁷ Wagenaar, dl.II, p.67. Volgens Le Long, *De Koophandel van Amsterdam*, wordt de kraan omstreeks 1498 het eerst vermeld.

³⁸ Volgens *Register St.Pietersgasthuis in 1548*. De eerste opbrengst voor het gasthuis was op 22 maart 1549 f110, 6st.

verschoond kon blijven³⁹.

Als Holland's voornaamste grensstad, gelegen tegenover het vijandelijke gebied van de Geldersen en Stichtsers, en als kustplaats van de zeezijde gemakkelijk aan te vallen, moest Amsterdam steeds grote waakzaamheid betrachten en bij elk gerucht van troepenverzameling of uitrusting van schepen, zien we door de bestuurders uitgebreide maatregelen bevelen om de stad voor aanslag of overval te behoeden. Al in februari 1504⁴⁰ bij langdurige en felle vorst, toen de Gelderse krijg weer was hervat, moesten de burgers die aan het IJ woonachtig waren, voor hun huizen en houttuinen de gebruikelijke schutting oprichten en de volgende winter, in november, werd bevolen om de Lastage van allen houtopslag, als wagenschot, klaphout, sparren, rasteren, pek en teer, liggende langs de vest tot aan Sint Anthonispoort, te ontdoen; tevens moesten de schepen, die “in de waal van de Lastage,” winterlaag wilden liggen, hun takels en staand want afnemen en van boord geven. In januari 1505, bij invallende vorst, werd weer schutting-maken op het IJ geordonneerd “om veilig te kunnen gaan als de vijand komt” terwijl in september 1507 door de overheid bepaald werd, dat na Allerheiligen geen pek, teer, hout of scheepstakels op de Lastage mochten liggen. Ook in februari 1508 moest, toen het begon te vriezen, de IJ-kant “naar ouder gewoonte” worden afgeschut.

Enige maanden later had Amsterdam de vijand daadwerkelijk het hoofd te bieden, want in mei 1508 rukten de Geldersen naar de stad op en bezetten zij Weesp en Muiden. Nu kon de Lastage haar noodlot niet langer ontgaan en de wijk werd op last van de regeerders ijlings afgebroken en verbrand; tevens moesten alle schepen naar

de Nieuwe Zijdswaal verhalen⁴¹. De aanval op de stad werd op 24 mei 1508, bij IJpesloot op de Diemerdijk, met succes afgeslagen en de Geldersen trokken terug. Toch bleef een hernieuwde aanval over zee dreigen en in de volgende novembermaand was het nodig om de IJ-kant, van het Kamperhoofd tot aan de Kruistoren, van stadswege met een muur van balken te gaan versterken; ook in de beide walen moesten de schepen weer onttakelen en werd bewaking ingesteld. In april 1509 werd besloten om de vest rond de stad tot 6 roeden te verwijden; intussen mocht de balkenmuur, op verzoek van de er achter gelegen bewoners van Schreihoeck tot Sint Olofspoort voorlopig worden weggenomen⁴², maar in december 1510, bij vorst, moest hij weer worden hersteld.

Minder gelukkig dan in het jaar 1508, was voor de stad de afloop van de krijgshandelingen in 1512. Bij een onverhoedse aanval in december van dat jaar gelukte het de Gelderse hertog, de Lastage en een groot aantal in de Oude Zijdswaal liggende eigen en vreemde schepen in brand te steken. Volgens de “Informacie” van 1514 bedroeg de daarbij aangerichte schade aan schepen en gebouwen 50.000 Rijnse guldens.

DE NIEUWE GRACHT

Vrij zeker gaf deze ramp de doorslag tot het nemen van maatregelen om ook de Lastage te gaan versterken en tegen overvallen af te sluiten en blijkens een schrijven van Karel V van 14 oktober 1516 werd daar gedurende de Geldersen wapenstilstand van 1515 tot 1518 toe overgegaan. Bij dat schrijven kreeg Amsterdam vergunning om de bieraccijns te verhogen om daarmee de kosten van

³⁹ J. ter Gouw, *Geschiedenis v.A., dl.IV, p.95*

⁴⁰ Breen, *Rechtsbronnen, p.408 e.v.*

⁴¹ Breen, *Rechtsbronnen, p.446. Het afbreken en verbranden betrof de huizen langs de vest, van Sint Anthonispoort tot Schreihoeck.*

⁴² Groot Memoriaal I, fol.257 vo, mei 1509

de uit te voeren verdedigingswerken te bestrijden. De werken werden daarbij omschreven als: “een grote begravinge van derselver ter zijdenweert van de limiten van Gelre, daer zij diverse tornen ende blockhuizen in slaen sullen⁴³.” Met deze z.g.n. “begravinge” werd ongetwijfeld de aanleg van een gracht langs de oostzijde van de Lastage bedoeld, spoedig aangeduid als de Nieuwe Gracht, later als de Montelbaansvest of Oude Schans; de aan het IJ opgerichte toren heette de Montelbaan en halverwege de gracht en op de Sint Anthonisdijk kwamen blokhuizen⁴⁴. Bovendien kwam langs de gracht een wal met een borstwering van Noorse balken. Ook door de eigenaren van de wijk werd een flink bedrag van de kosten van deze verdedigingswerken gedragen, terwijl zij van het stadsbestuur de toezegging gekregen schijnen te hebben dat de wijk later geheel binnen de muren zou worden opgenomen. In elk geval was met het aanleggen van deze verdedigingslinie de eerste stap in die richting gezet en had de stad daarmee stilzwijgend haar verplichtingen erkend.

De aanleg van de Nieuwe Gracht, die uit een versterkingsoogmerk geschiedde, kan tevens als de eerste belangrijke havenuitbreiding gezien worden. Omdat deze gracht vlak bij de Oude Waal in het IJ uitmondde, maakte zij spoedig een onderdeel van die waal uit en werd zij in de keuren als een toebehoren van de waal aangeduid⁴⁵. Ook de flinke breedte van circa 60m wijst op haar bestemming als scheepsligplaats; immers de oude grachten (Voorburgwallen) maten slechts 8 roeden (29.4m), de nieuwe grachten (Achterburgwallen) maten 5 roeden, terwijl de uiterste of singelgrachten pas in

1509 tot 6 roeden werden verbreed. Van de Nieuwe Gracht werd spoedig een druk gebruik gemaakt om schepen te timmeren, te breeuwen en te kalefaten en ook om ‘s winters schepen op te leggen en krachtens een met de reders getroffen regeling werd vanaf het jaar 1540 van de daar overwinterende schepen liggeld geheven⁴⁶. Met uitzondering van de beide winters in ‘42-‘43 en ‘43-‘44, tijdens de Gelderse en Deense oorlogen, is van deze ligplaats een druk gebruik gemaakt; er lagen tot ‘49 achtereenvolgens: 27, 34, 33, 40, 48 en 64 schepen, merendeels afkomstig van de Zuiderzeehavens als Stavoren, Hindeloopen, Kampen enz., enkele van Hamburg, Bremen of Noorwegen en de kleinste helft van Amsterdam. De grootste vaartuigen maten 133 last. Na het jaar ‘49 werden geen liggelden meer vermeld; vermoedelijk werden deze toen door de waalbewaarders geïnd en beheerd, die kort daarop bij reglement (1552) bewaarloon mochten heffen.

DE CORNELIS BOOMENSLOOT

De langs de oostgrens van de Lastage gegraven gracht zou voor handel en scheepvaart van nog meer nut zijn als zij in verbinding zou staan met de Singelgracht en de stadsgrachten. Daartoe ging men in 1537 over door het doortrekken van de Cornelis Boomensloot, die vanuit de Singelgracht de Lastage doorsneed⁴⁷, tot de Nieuwe Gracht. Deze sloot, thans Rechtboomsloot, voerde langs de zuidzijde van de lijnbaan en boomgaard van een van de voornaamste geërfden, Cornelis Pietersz Boom, en droeg diens naam. In december ‘37 vernemen we, dat door Burgemeesteren aan Boom en

43 P. Scheltema, *Het archief der IJzeren Kapel etc. te Amsterdam*, p.154

44 De Montelbaan ligt vrij nauwkeurig op 100 roeden (1 roede is 3,68m) n.l. 362m van de Sint Anthonispoort; de afstand tot het houten blokhuys op de dijk, dat t.p.v. de tegenwoordige sluis lag, bedroeg juist 360m.

45 Keurboek E, fol.14, Keur van 28 augustus 1534

46 Stadsrekeningen 1540-1548. Het liggeld bedroeg 6 stuivers per 100 bruwaets, waarbij 12 last voor 100 bruwaets gerekend werd.

47 Op het oudste schilderij van de stad door Cornelis Anthonisz uit 1538 (Oud-archief) komt de sloot reeds voor

aan zijn buurman, Mr. Cornelis Dobbensz, toen schout van de stad, op hun beider verzoek, toegestaan werd om op hun erven langs de Nieuwe Gracht schepen en boten te timmeren, waartoe zij de kade ter plaatse voor de aanleg van scheepshellingen mochten slechten; bovendien kreeg Boom nog vergunning om in de kade een gat te maken, waarover hij op eigen kosten een bruggetje mocht leggen, ook mocht hij zijn erf binnen de kade met aarde ophogen. Te allen tijden moest na waarschuwing het gat in de kade zonder schadevergoeding worden gedicht⁴⁸. Met deze doorgraving van de stads-kade was de oostelijke monding van de Boomensloot in de Nieuwe Gracht tot stand gekomen en de geërfd en konden nu hun goederen uit de waal en Nieuwe Gracht binnendoor naar hun erven en naar de stad vervoeren tot groot gerief voor hun bedrijf. De stadsbestuurders achtten deze nieuwe doorvaart echter nadelig voor de veiligheid van de stad en in de komende jaren werd de sluiting van de sloot menigmaal gelast, niet alleen voor oorlogsgevaar maar ook om de Lastagiërs aan de hen opgelegde voorschriften te houden, wat tot veel verwickelingen aanleiding gaf.

Al een jaar later, in december '38, gelastten Burgemeesteren in verband met de dreigende Gelderse strijd het bruggetje af te breken en het gat in de kade te dichten. Spoedig na de vrede van september '43 schijnt Boom de opening weer eigenmachtig te hebben hersteld, althans in mei '44 bij de behandeling van een rekwes van Boom, gericht aan het Hof van Holland, om een hoofd te mogen leggen op de palen langs zijn wal werd hem door Burgemeesteren bevolen de opening in de stadskade voor zijn sloot toe te werpen, tenzij hij bewijzen kon daartoe gerechtigd te zijn. Zijn verzoek tot

het leggen van een hoofd werd hem ontzegd⁴⁹. Kort daarop lieten Burgemeesteren de westelijke monding van de sloot met palen dichtslaan, waarover de geërfd en zich beklagden. Burgemeester Peter Cantert, daarover op 2 januari '45 te 's Gravenhage gehoord, verklaarde dat de sloot door de buurlieden van de Lastage gebruikt werd voor het ophogen van hun erven, wat bij keur verboden was en welke keur Burgemeesteren, zoals later blijken zal, nadrukkelijk wilden handhaven. Al op 24 januari '45 compareerden Boom, Burchman Woutersz, Mr. Peter Bicker en Mr. Cornelis Dobbensz mede namens hun consorten en geburen der Lastage voor Burgemeesteren, verzoekende de palen te doen ophalen en de stadsgracht te openen, teneinde weer met schuiten uit en in de sloot, door de Singel in de stadsgracht te mogen varen. Dit verzoek werd hun tot wederopzegging toegestaan, onder voorwaarde dat vóór de Singel in de gracht een boom gelegd werd, die men te allen tijde tot believen van Burgemeesteren zou openen en sluiten⁵⁰. De stadskade aan de oostzijde van de sloot bleef gesloten.

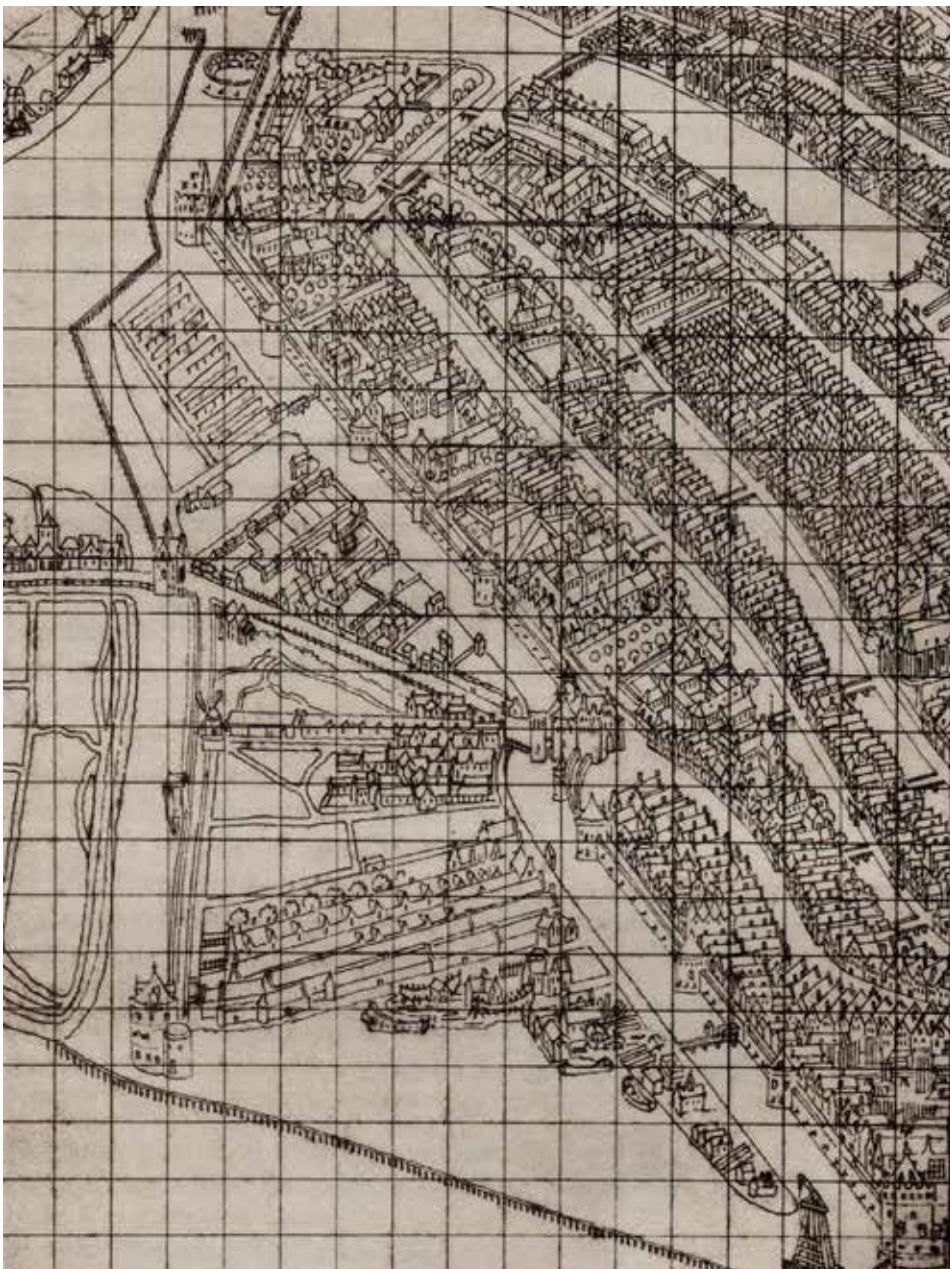
Inmiddels waren over andere zaken hevige twisten tussen de geërfd en en het stadsbestuur ontbrand; pas in september 1550 werd door Burgemeesteren en oud-Burgemeesteren opnieuw over de openstelling van de sloot gedelibereerd, echter zonder resultaat; de boom moest gesloten blijven. Ter tegemoetkoming mochten de geïnteresseerden ook andere voorstellen doen, mits deze voor de stad geen nadeel opleverden⁵¹. Boom en zijn burens, die van de medewerking van de stadsbestuurders geen resultaat meer verwachtten, wendden zich thans tot de Geheime Raad te Brussel om de afsluitboom geopend te krijgen, met welke handeling zij ten eerste de

⁴⁹ Resolutie Vroedschap I, 16 mei 1544

⁵⁰ Extract uit het Schepenregister etc. Stukken Lastage. Oud-archief Portef. Thesaurie-Ordinaris No. 190

⁵¹ Res. Vroedschap I, 11 september 1550

⁴⁸ Groot Memoriaal I, fol.319 vo



De Lastage in 1536 vlg. pentekening Cornelis Anthonisz, Coll. Splitgerber

ergernis van Burgemeesteren opwekten. Toen deze in november 1550 over het toegezonden rekwest de Vroedschap raadpleegden, adviseerden zij de zaak “met ernst” te vervolgen daar Boom voor geen vriendschappelijke bemiddeling vatbaar bleek⁵². Het rekwest aan de Heren te Brussel heeft de geërfden geen baat gegeven, want bij het in september 1551 door president Van Assendelft om andere redenen op de Lastage ingestelde onderzoek werden door de bewoners weer luide klachten aangeheven over de hinderlijke afsluiting van de sloot door de boom, waarbij zij verklaarden zelfs geen turf of hout voor de verwarming van hun vrouwen en kinderen te kunnen aanvoeren. Burgemeesteren ontkenden dit, maar wezen erop dat door de sloot “bij nacht en ontijden” schuiten met aarde, steen, puin e.d. aangevoerd werden om de terreinen op te hogen. Bovendien, zeiden zij, was de zaak van het stellen en sluiten van de boom nu voor de Geheime Raad hangende en diende men de uitspraak af te wachten. Een tiental jaren bleef de kwestie verder rusten en pas in juli 1561 werd door Burgemeesteren een verzoek van de geërfden ingewilligd om de sloot ditmaal “achter”, d.w.z. aan de oostzijde, tot wederopzegging te mogen openen, indien zij althans hun erven niet boven het vastgestelde peil hadden verhoogd, wat nader zou worden gevisiteerd en onderzocht. Aan de gestelde voorwaarde schijnt niet te zijn voldaan, althans in de aanvang van ‘64 was bij de Geheime Raad weer een proces hangende, waarbij Arent Hudde Claesz en Burchman Woutersz, geërfden op de Lastage, van Burgemeesteren eisten de sloot aan de oostzijde open te stellen totdat de stadsgrachten volkomen zouden zijn uitgediept en de dammen daaruit zouden zijn verwijderd. De oorzaak van het leggen van deze dammen zullen we later vernemen. Bij vonnis van 14 februari ‘64

⁵² *Ibidem* I, 15N, 1550

wees de Geheime Raad dit verzoek af en werd de zaak, als gevolg van de vordering van Burgemeesteren, naar het Hof van Holland verwezen⁵³. Kort daarop bleek, dat door de geërfdn weer van andere, hun opgelegde voorschriften afgeweken werd, want reeds in juni daar op volgend beval de meerderheid van de 36 raden om op grond van “zwarigheden” en zekere “inconvenienten” die zich tengevolge van het openen van de sloot bij het timmeren op de Lastage voorgedaan hadden de slootmonding toe te werpen en de stadskade te doen herstellen⁵⁴. Hiermee had de strijd over de sloot zijn hoogtepunt bereikt; de afloop zal blijken bij de behandeling van de andere kwesties.

DE GESCHILLEN MET DE LASTAGIËRS

De geschillen, waarvan de Boomensloot-kwestie slechts een onderdeel vormde, werpen een helder licht op de tegenstrijdige belangen van de Lastage-eigenaren en de stadsbewoners. Ter Gouw merkte op, dat het een strijd was tussen vooruitgang en behoud en dat Burgemeesteren en Vroedschap daarbij geen blijf gaven van een ruim inzicht in de toekomstige ontwikkeling van hun stad⁵⁵. Erkend dient echter, dat in de woelige tijden die toen heersten de regeerders verplicht waren vóór alles de veiligheid van de stad voor te staan. De sterkte van de stad berustte, naast hare ommuring, voornamelijk op de lage drassige polders die haar aan alle zijden omringden en feitelijk was zij aan de landzijde slechts langs drie dijken, de Haarlemmerdijk, de Sint Anthonisdijk en de Amsteldijk, te benaderen. Vanaf de Sint Anthonisdijk zuidwaarts de stad rond-

gaande strekten de weiden zich tot de vest uit; aan de westzijde, vanaf de Gasthuismolen, treffen we moestuinen, boomgaarden en verspreide woningen, evenals enkele lijnbanen; nabij de Haarlemmerpoort langs de dijk lagen visserswoningen⁵⁶. Geheel anders was het gesteld op het terrein van de Lastage, strekkende buiten de Sint Anthonisdijk tot het IJ. Beschouwen we de oudste kaart van Amsterdam, getekend door Cornelis Anthonisz in 1536 (p.16) dan treffen we op het driehoekig grondgebied, begrensd door de stadsvest, de Nieuwe Gracht en de O.Z.Waal en door de Sint Anthonisdijk in tweeën gedeeld, zuidwaarts van de dijk, moestuinen en verspreide gebouwen. Vervolgens aan de Amstel een veld met ramen voor de lakenindustrie. Benoorden de dijk bevond zich een rietland of moeras, dat later benut werd voor het storten van de uit de grachten gebaggerde modder. In zuidoostelijke richting strekte zich van Sint Anthonispoort tot de Nieuwe Gracht de lijnbaan van Burchman Woutersz, 200m lang, terwijl nabij de poort langs de vest een groot complex van woningen gelegen was. Benoorden de Boomensloot treffen we een viertal grote lijnbanen van 300m lengte; de zuidelijkste behoorde aan Cornelis Boom, wiens aanzienlijke behuizing naast de sloot aan de stadsvest gelegen was; de baan langs het IJ behoorde aan Olfert in de Fuyck. Meerdere grote teerpakhuisen sluiten tegen de lijnbanen aan. Het overige terrein, onregelmatig noordwaarts in het IJ verlopende, is geheel bedekt met scheepstimmerwerven en gebouwen. Langs de vest van de poort tot tegenover Schreiershoek liep een weg, in 1509 op 1½ roede en sedert 1530 op 3 roeden breed gesteld en door de eigenaren bestraat. Behalve de Boomensloot doorsneden meerdere sloten de Lastage; in zuidelijke

⁵³ *Sententie waer bij verclaert wordt dat den Lastaigijers ende Burgemeesteren heur different beroerende de openinge van Boemensloot zullen liquideren voort Hoff van Holland etc. Stukken Lastage.*

⁵⁴ *Res. Vroedschap*

⁵⁵ *J. ter Gouw, Geschiedenis a.A., dl.IV, p.416 e.v.*

⁵⁶ *Volgens het Quohyer v.d. Taxateurs van 1557 lagen buiten de Haarlemmerpoort 149 percelen, waaronder 3 windmolens. Buitendijks lagen daar 6 percelen, waarvan 2 scheepstimmerwerven en 5 spijkers. In 1564 was het aantal woningen buiten de stad, zonder de Lastage, reeds tot 900 gestegen.*

richting liep o.a. de Bijleveldse wetering, thans de Kromboomsloot. Het aantal van de belangrijke eigenaren, aangeduid als de geërfden, geburen of gemene buurlieden op de Lastage, kan op circa 37 worden geschat; het aantal arbeiders in hun dienst werkzaam dat ten dele aldaar of althans in de keten van timmerwerven verblijf hield, zal het duizendtal overtroffen hebben⁵⁷.

Het behoeft geen betoog dat een zo belangrijke zich steeds ontwikkelende wijk, gelegen tegen de muren van de stad, voor deze een gevaar opleverde en haar aanzienlijk verzwakte; de jaren 1508 en 1512 hadden dit wel afdoende bewezen. Hoewel Burgemeesteren, blijkens de aanleg in 1516 van de verdedigingslinie der Nieuwe Gracht met de Montelbaan en de beide blokhuisen, zich aanvankelijk niet afkerig betoonden, de Lastage binnen de stad te trekken, schijnt toch in latere jaren de vrees voor brandgevaar en vooral voor overvleugeling van de zich traag ontwikkelende Nieuwe Zijde van de stad door de zo gunstig gelegen wijk, de stadsregeerders tot verklaarde tegenstanders van de binnentrekking te hebben gemaakt. Het gevolg daarvan was, dat de zo hinderlijke en belemmerende bepalingen, toepasselijk op het voorterrein van een vestingmuur, in hun volle gestrengheid op de wijk moesten blijven toegepast. Hierin school wel de kern van de twisten.

We zagen al dat in de eerste jaren van de eeuw de bemoeiingen van het stadsbestuur met de Lastage zich bepaalden tot het geven van bevelen tot het ontruimen of afbreken van de wijk. Na de gemelde sloop van de huizen langs de vest in mei 1508 lezen we hoe in april 1509 de Heren van het Gerecht zich persoonlijk op de Lastage be-

gaven om de grenzen er van af te bakenen⁵⁸. Tot aan de brug, die uit de stad tot de wijk toegang verleende, werd de Singelgracht rond de stad tot 6 roeden verwijdd en noordwaarts, tot Schreiershoek, werden palen geslagen. Ook langs de IJ-oever van de Lastage werd nauwkeurig met palen afgerooid, hoe ver de erven mochten worden aangeland, terwijl met de uitvoering en handhaving van deze voorschriften een drietal beëdigde burgers werden belast. In augustus daar op volgend werd bovendien afgekondigd dat allen die buiten de stad timmerden dit op eigen risico zouden doen, zonder enig recht op schadevergoeding bij bevel tot afbreken⁵⁹. De noodlottige verbranding van de wijk door de Geldersen in december 1512 gaf aanleiding tot het maken van een nieuwe verordening “Roerende de thijmeraige ende thuynen rondomme deser stede”, afgekondigd op 8 januari 1513⁶⁰. Daarbij zouden de nieuw te timmeren huizen en houttuinen rond de stad 13 roeden van de muren en poorten moeten blijven, terwijl ook de te bouwen lijnbanen op de Lastage en elders zich niet dichters dan 13 roeden naar de muren mochten uitstrekken en aan de zijde van de muren open moesten blijven: de schuttingen van tuinen mochten binnen de 9 roeden niet hoger zijn dan 5 of 6 voeten, tenzij ze doorzichtig waren opgetrokken van latten of sparren; ook mochten tussen Sint Anthonispoort en het blokhuis op de dijk, geen huizen worden getimmerd; echter zou men met de bestaande getimmerten voorlopig tot mei eerstkomende geduld hebben. Een zware brand, die op 24 mei 1530 op de Lastage woedde en waarbij de stad groot gevaar gelopen had, gaf aanleiding om behalve nieuwe voorschriften betreffende de opslag van pek en teer de grens van de open ruimte rond de stad van 13

⁵⁷ In 1557 lagen benoorden de Boomensloot 27 percelen, bezuiden ervan 21, aan de dijk 4 en bezuiden de dijk 70 (Quohyer v.d. Taxateurs, 1557). De lijnbaan van Boom werd door hem in 1554 opgeheven en bij gedeelten in erfpacht uitgegeven (Proces erfgenamen Boom tegen de pachters; vonnis Schepenrequisitor 1584); de 3 overige lijnbanen behoorden toe aan Jan Dommers, de gebr. Van Campen, terwijl de noordelijkste was gepacht of beheerd door Ouden Joost. Olfert in de Fuyck was in 1549 door een val in zijn spijker overleden.

⁵⁸ Groot Memoriaal I, fol. 255vo

⁵⁹ Groot Memoriaal I, fol. 256

⁶⁰ Ibidem, fol. 256vo

op 16 roeden van de muren te stellen, terwijl voortaan de huizen van de wijk moesten zijn van steen met harde daken, zo ook de naar de stad gekeerde uiteinden van de lijnbanen. Op een en ander zouden 4 gecommitteerden toezien⁶¹. Tegen de afstand van 16 roeden van de muren bleek op de Lastage zwaarwegend bezwaar te bestaan, want reeds enige dagen later (2 juni) werd voor de wijk deze afstand verkleind en gesteld op 3 roeden, te meten vanaf de stadsgracht. De aldus gevormde weg moest door de eigenaren worden vrij gelaten van opslag en worden bestraat; de verplichting van stenen wanden en daken bleef echter tot op minstens 16 roeden van de muur gehandhaafd⁶².

Ook in andere opzichten leverde de steeds in bedrijvigheid toenevende voorstad moeilijkheden op. Het oude gebruik wilde dat bij het timmeren en breeuwen van zeeschepen op de Lastage en in de beide walen de werklieden hun bier vrij van stadsrechten mochten drinken. In november 1512⁶³ werd gewillekeurd dat ook de bewoners van de Lastage, even als alle andere poorters, bier-excijs moesten betalen. Tot bevordering van de welvaart van de stad was men echter geneigd de vrijdom van excijs voor de scheepmakers te laten bestaan. Zij mochten bij de bouw van nieuwe schepen één ton Amsterdams bier hebben voor elke voet die de kiel lang was; bij verlenging van schepen één ton bier voor elke voet nieuwe kiel; bij het breeuwen van schepen zoveel bier als volgens de beëdigde verklaring van de schipper nodig was. Gaandeweg waren uit dit gebruik ongeregelde heden en fraude ontstaan, die volgens een keur van 1539⁶⁴ zodanige afmetingen aangenomen hadden dat de ac-

cijnsopbrengst van de stad er ernstig door werd geschaad. Voortaan moest nu voor al het bier, bestemd voor de schepen, breeuwende in de O.Z.Waal binnen de palen tussen Montelbaan en de dijk of in de N.Z.Waal, excijs worden betaald, maar de schippers en breeuwers zouden retributie ontvangen, afhankelijk van de grootte van het schip dat op stapel stond of dat gebreeuwd werd. Ook mocht het bier slechts door de gezworen dragers naar de schepen worden vervoerd.

Na de gedeeltelijke ontruiming van de Lastage in maart 1528⁶⁵ en in december 1539⁶⁶ bij Gelderse oorlogsbedreiging gaf het voorjaar van 1542, toen Maarten van Rossem Holland binnendrong en Amersfoort gevaar begon te lopen, opnieuw aanleiding tot het nemen van ingrijpende maatregelen voor de verdediging van de stad. De dichte bebouwing van de Lastage-wijk langs de stadsgracht belemmerde het uitzicht vanaf de vestingmuur, zo ook het gebruik van het geschut; bovendien zou de vijand zich in de woningen en gebouwen van de wijk kunnen nestelen. Op 16 juni '42 viel het besluit om alle draagbare goederen binnen de stad te brengen, terwijl aan de geburen buiten de Sint Anthonispoort kruit en lood werd verstrekt; tevens werden er in de muur, van Sint Anthonispoort tot Schreihoeck, gaten gehakt om grof geschut in te leggen⁶⁷. Een maand daarna, op 15 juli, werd bevolen van Sint Anthonispoort af zuidwaarts tot de Haarlemmerdijk alles, gelegen binnen de 16 roeden, te slopen terwijl op de Lastage de gevels, middenschotten en dwarsmuren van de langs de vest gelegen huizen moesten worden afgebroken "omme gesicht te hebben" waarvoor de schade zou worden vergoed. Een staketsel van balken werd in de Singel-

61 *Ibidem*, fol.291 ongedateerd

62 *Ibidem*, fol.291vo. Besluit van 2 juni 1530

63 Breen, *Rechtsbronnen*, p.511

64 *Keurboek E*, fol.45vo

65 *Keurboek D*. Keur afgekondigd 28 maart 1528

66 *Keurboek E*. Keur afgekondigd 2 december 1539

67 *Res. Vroedschap I*, 16 juli 1542, fol.12vo

gracht geslagen, waarvoor 555 Noorse balken werden aangekocht en de Lastagiërs moesten voor afweer een paar honderd soldaten in dienst nemen, die voor de helft door de stad zouden worden betaald. Nabij de Sint Anthonispoort langs de vest werd een aantal huizen, toebehorende aan Burchman Woutersz en anderen, tot op 16 roeden geheel gesloopt.

Ook in het volgende jaar liep de stad weer van de zijde van de Geldersen groot gevaar en in april '43 werd de keur afgekondigd, waarbij het timmeren buiten de stad binnen de vrijheid, zo ook het "opwerpen en aanwerpen", streng verboden werd⁶⁸. Spoedig daarna, toen op 1 juli '43 na een korte belegering door de Geldersen Amersfoort gevallen was, moesten alle getimmerten rondom de stad, binnen de afstand van 16 roeden van de muren, met de afbreking waarvan men in het vorige jaar blijkbaar nog gedraald had, op korten termijn en met strafbedreiging tegen diegenen die zich daartegen zouden verzetten worden gesloopt. Dat deze maatregel thans tot volle uitvoering kwam toont de houtsneekaart van 1544 van Cornelis Anthonisz (p.31) duidelijk aan en rond de stad is de vrij gemaakte strook van 16 roeden geheel waar te nemen. Aan de metselaars, timmerlieden, leidekkers en andere arbeiders werd op 21 juli '43 voor het afbreken ruim f148 uitbetaald.

Het in september '43 door de Keizer met de Gelderse Hertog gesloten verdrag van Venlo maakte voorgoed een einde aan de strijd en de Lastagiërs konden nu, na al deze tegenslagen, herademen. Het stadsbestuur achtte na deze vrede de tijd gekomen om verschillende herstellingswerken te doen uitvoeren en in maart '44 werd op de Lastage, langs de waal, op verschillende plaatsen de oever hersteld terwijl op de kade van de Montelbaan een nieuw hoofd werd

gemaakt ter beproeving van de in de stad vervaardigde kanonnen (juni '44). Spoedig bleek, dat de regeerders de met zoveel moeite verkregen open terreinstrook van 16 roeden zowel op de Lastage als rond de stad en vooral het verbod van ophogen en aanwerpen van de buitenterreinen in de stadsvrijheid streng wilden handhaven. Het eerste conflict hierover rees met de Lastagiër Olfert in de Fuyck, de eigenaar van de aan het IJ gelegen lijnbaan en erf.

In augustus '44⁶⁹ werd ten overstaan van Schepenen tussen Burgemeesteren en genoemden Olfert "om alle vorder tosten, moyten ende processen te schuwen" een overeenkomst gesloten, waarbij, door het stellen van merken en rooipalen, nauwkeurig geregeld werd hoever hij zijn erf mocht aanwerpen en hogen tot bescherming van zijn lijnbaan en zonder nadeel voor de stad. Kort daarop lieten Burgemeesteren, zoals gezegd, de Boomensloot dichtpalen en vervolgens na protest van de geërfdn door een boom afsluiten (januari '45), omdat deze vaart blijkbaar tegen het verbod voor het ophogen van de Lastage-erven gebruikt werd.

Blijkens dit alles was het van groot belang thans zonder uitstel het beleid, dat door de Vroedschap ten opzichte van het buitentimmeren zou worden aangenomen in een duidelijke en uitvoerige ordonnantie vast te leggen. Dit geschiedde op 26 januari 1545⁷⁰. In de aanhef van de keur in kwestie werd geklaagd dat ondanks het bevel tot afbreken van de getimmerten binnen de 16 roeden in '42 en '43 dit nog steeds niet ten volle was uitgevoerd, maar daarentegen enige personen op de oude fundamenten binnen de 16 roeden weer timmerden en zij die fundamenten niet wilden uitnemen. Bevolen werd nu al het getimmerte of fundamenten binnen

⁶⁹ Overcompst gemaict bij de Burgemeesteren met Olphert i.d.Fuyck op 6 augustus 1544. Stukken Lastage. Tevens moest Olfert een notweg laten liggen van 5½ voet breed

⁷⁰ Keurboek E, fol.106vo

⁶⁸ Keurboek E. Keur afgekondigd 2 april 1543

de 16 roeden vanaf de poorten, torens en muren van de stad af te breken of uit de grond te halen. Het timmeren buiten de stad, binnen de vrijheid, werd voortaan geheel verboden; alleen mochten op de Lastage en elders buiten de stad, binnen de 16 roeden kleine houten breeuwhuisjes, nodig voor het timmeren en breeuwen van schepen, worden gesteld en ook in de tuinen buiten de 16 roeden kleine tuinhuisjes⁷¹. Ook voor lijnbanen en korenmolens werd een uitzondering gemaakt, terwijl met alles wat vroeger buiten de 16 roeden getimmerd was voorlopig geduld zou worden geoefend. Nadrukkelijk werd weer het “hogen” van erven, uitgezonderd de kooltuinen, binnen de vrijheid verboden. Voor de Lastage werd nog afzonderlijk verboden het aanwerven door plempen en het op-hogen, dat slechts bij uitdrukkelijke vergunning van het gerecht zou zijn geoorloofd. Op al deze bepalingen werden hoge boetes bij overtreding en verbanning buiten de stad voor de tijd van één jaar gesteld; de metselaars, timmerlieden, modderdelvers en andere arbeiders, die tegen deze ordonnantie handelden, zouden voor twee jaren uit de stad worden gestuurd. Dat deze voorschriften op groot verzet stuitten bleek uit de reis van burgemeester Peter Cantert op 22 april '45 naar Antwerpen, om aan de Keizer, die daar vertoefde, te verzoeken de fundamente in kwestie te doen uitroeien, daar de eigenaren daartoe desondanks onwillig bleven⁷².

DE ORDONNANTIE OF SENTENTIE VAN 15 SEPTEMBER 1545
In de aanvang van '45 had de Vroedschap besloten de verdedigingswerken van de stad te gaan verbeteren, waartoe in de eer-

ste plaats de stadsmuur aan de oostzijde, van Sint Anthonispoort noordwaarts, geheel zou worden vernieuwd, waarvoor door een uit Antwerpen overgekomen Italiaanse architect, Mr. Alexander van Bononia en de stadsmetselaar Willem Dirckz een project gemaakt was⁷³.

De Lastagiërs achtten thans het ogenblik gekomen om te trachten hun wijk met de stad verenigd te krijgen en zij richtten zich tot de Landvoogdes met het verzoek te willen bevelen en hun toe te staan hun wijk “te besluyten, vestigen en vereenigen” met de stad en bovendien aan Burgemeesteren te verbieden de reeds begonnen reparatie aan de Sint Anthonispoort voort te zetten. Daarbij legden zij een uitvoerig plan voor om op eigen kosten de Lastage en de waal met een muur, torens en poorten te omgeven en aldus hun wijk bij de stad “in te trekken.” Ter plaatse, waar thans het blokhuis op de dijk lag, zou een poort komen en daarvóór een sluis, terwijl de bestaande muur met de Sint Anthonispoort en de eronder liggende sluis zouden komen te vervallen. De Nieuwe Gracht zou zodoende rechtstreeks met de Amstel in verbinding worden gesteld, waardoor tevens een betere afwatering van die stroom en van het Amstelland zou zijn gewaarborgd. Daar de lengte van de nieuwe ommuring 433 roeden (1593m) zou bedragen en deze per roede 370 Karolus guldens zou kosten raamden de geërfden de kosten van het gehele werk op 162000 Kar. guldens en zij verzochten uit de inkomsten en voordelen die het werk zou afwerpen zich schadeloos te mogen stellen. Zij betoogden dat niet alleen de stad daardoor beter beveiligd zou zijn maar ook de schepen en goederen die daar aankwamen, zowel in tijden van oorlog als bij zware stormen, onweer en

⁷¹ De afmetingen van de breeuwhuisjes werden gesteld op 18 voet lang, 14 voet breed en 10 voet hoog; de tuinhuisjes mochten zijn 10 voet lang, 12 voet breed en 10 voet hoog.

⁷² Stadsrekeningen 1545, fol.57

⁷³ Res. Vroedschap 12 januari en 21 maart 1545. Intussen werd dit project door de daartoe afgezonden keizerlijke artilleriemeester Frederik van Meluyne afgekeurd, waarop burgemeester Peter Cantert op 28 april een tweede reis naar Antwerpen maakte om de keizerlijke bewilliging te vragen. Stadsrekening '45, fol.57

ijsgang. Inderdaad zou door de ommuring van de waal deze in een afgesloten dok worden herschapen.

Burgemeesteren, die reeds in november '44 door Cornelis Anthonisz een kaart van de situatie van de Lastage hadden laten maken, schreven een uitvoerige Memorie⁷⁴, waarbij zij ten scherpste stelling namen tegen het voorstel van de Lastagiërs. Zij achtten het voor de stad noch nuttig, noch nodig maar wel schadelijk voor de algemene welvaart en strekkende “tot desolatie ende verderffnisse” van de oude stad; tevens wezen zij er op dat door de afleiding van het Amstelwater naar de Nieuwe Gracht, de stadswateren, zijnde vijf in getal, zouden verdrogen, zo ook de ommuurde waal. Door de bouw van nieuwe huizen en spijkers op de Lastage, gunstig aan het water gelegen, zou de nering van de stad en vooral die der Nieuwe Zijde verlopen en teniet gaan. Zij achtten de beide burgwallen en de vier daaraan liggende straten van de Nieuwe Zijde beter geholpen, door in de sluis bij de Haarlemmerpoort schotdeuren te maken ten einde de vloed binnen te laten stromen, terwijl door het maken van een verlaat in de Amstel uitkomende de vloed zou kunnen worden geschut en bij eb het Amstelwater door de beide grachten zou kunnen schuren, om deze op diepte te houden. Op dezelfde wijze zou de Oude Zijde van de stad geholpen kunnen worden en ongetwijfeld zou de handel zich in die buurten dan vermenigvuldigen, zoals die thans reeds was op de drie voornaamste straten van de stad, n.l. de Warmoesstraat, het Damrak en de Hooglanddijk (vermoedelijk de Haarlemmerdijk). Ook de raming van de kosten achtten Burgemeesteren te laag; vooral de kosten van het stuk vestingmuur dat van Schreiershoek tot de Montelbaan de waal moest omsluiten en dat in het water zou moeten worden opgebouwd, waren niet te

schatten; het geld daartoe benodigd zou niet te vinden zijn. Ook zouden de reders en schippers niet willen bijdragen voor het opleggen van hun schepen, ‘s winters en in tijden van oorlog, in de ommuurde waal; dat aantal werd op ten hoogste anderhalf of twee honderd stuks geschat. Ten slotte wezen Burgemeesteren op het grote brandgevaar, ontstaande door de vele lijnbanen en het breeuwen, teren en kalefaten van de zeeschepen op de Lastage, waardoor bij binnentrekking van deze wijk de gehele stad in gevaar zou komen, zodat daarvoor dan weer een andere plaats buiten de stad zou moeten worden gezocht.

Nadat in augustus 1545, op last van de Landvoogdes, door de Stadhouder van Holland, de heer van Praet en de president van het Hof van Holland, de heer Van Assendelft een onderzoek ter plaatse ingesteld en rapport uitgebracht was werd op 15 september 1545 een Sententie of ordonnantie gegeven⁷⁵, waarbij het verzoek van de gemene eigenaars en geërfden op de Lastage om hun wijk met de stad te vereenigen, als zijnde “niet gefundeerd”, werd afgewezen. Aan Burgemeesteren werd toegestaan de herbouw van de oostelijke stadsmuur voort te zetten en te voltooien; echter moesten zij, zonder uitstel, zowel aan de Oude als aan de Nieuwe Zijde van de stad, de sluizen aan het IJ van schotdeuren voorzien, terwijl in de open verbindingsvaarten van de burgwallen met de Amstel aan beide zijden spuien of verlaten moesten worden gemaakt. De doorspuiging van de grachten zou daardoor beter verzekerd kunnen worden en het peil van de grachten zou voortaan kunnen worden gehandhaafd. Van meer gewicht en voor de Lastagiërs zeer schadelijk waren de vier aan de Sententie toegevoegde punten, die tot “meerdere fortificatie” van de stad moesten strekken. De geërfden zullen daaruit tot

⁷⁴ Memorie van zekere motiven in der materie van der Lastaige dienende etc. Onge-dateerd, Stukken Lastage.

⁷⁵ Diversche Sentiën ende Missiven beroerende die Lastaige. Stukken Lastage.

hun spijt bemerkt hebben dat zij met hun verzoekschrift al te zeer de aandacht gevestigd hadden op hun dichtbebouwde wijk met de steeds meer opgehoogde en verhardende grond, gelegen vlak onder de stadsmuur. De vier punten in kwestie luiden:

- 1^e De stadsgracht, van Sint Anthonispoort tot in het IJ, moest drie roeden worden verbreed, terwijl de huizen, lijnbanen of andere gebouwen, langs de gracht staande, evenveel moesten worden achteruit gebracht.
- 2^e Aan de geërfden werd verboden hun wijk te verhogen “meer dan zij tegenwoordig was.”
- 3^e Er mochten geen huizen of gebouwen op de Lastage worden getimmerd, anders dan van houten wanden en gedekt met weke daken.
- 4^e Deze huizen of gebouwen mochten niet dicht bij de stadsgracht worden gesteld dan vroeger voorgeschreven of toegestaan was, op straffe dat zij op kosten van de overtreders zouden worden afgebroken.

Met het verbreden van de Singelgracht werd niet gedraald, want reeds op 6 oktober '45 lieten Burgemeesteren een keur afkondigen⁷⁶ waarbij de eigenaren die sparren of goederen hadden liggen op de af te graven oever van de Lastage gesommeerd werden die goederen, op straffe van verbeurte, binnen veertien dagen weg te halen. Ook de bouw van de beide nieuwe verlaten aan de Amstel werd achtereenvolgens ter hand genomen. Langzamer vorderde echter de vernieuwing van de oostelijke muur; het zuidelijk deel was pas in september '50 gereed, waarna ook het stuk tot aan Schreihoeck

werd afgebroken en herbouwd⁷⁷. Tevens werd er toen toe overgegaan om de Oude Zijdsdijk tot 40 voet te verbreden, daar deze zo nauw was dat de schepen daarin elkaar niet konden passeren, wat tot ruzie en vechtpartijen tussen de schippers aanleiding gaf. Enkele spijkers werden daartoe aangekocht, die gedeeltelijk gesloopt en van nieuwe gevels voorzien werden⁷⁸.

De ordonnantie of sententie van september '45 was voor de Lastagiërs ongetwijfeld een ernstige tegenslag. Niet alleen ging over een lengte van 400m langs de oeverwal een breedte van 3 roeden (11m) van hun erven verloren, waarvoor zij geen schadeloosstelling ontvingen, maar ook moest hun getimmerde op de verboden terreinstrook van 16 roeden weer achteruit worden verplaatst. Bovendien was het verbod tot ophogen van hun gronden bijzonder hinderlijk, daar de lage buitendijks gelegen erven steeds verder verzakten en deze bij hoge vloed onderliepen; ook veroorzaakten de zware houtstapels en andere opgeslagen goederen in de weke bodem putten en kuilen, die noodzakelijk moesten worden opgevuld. De nijvere werkers van de Lastage achtten zich in hun rechten gekrenkt en meenden dat Burgemeesteren de ordonnantie op arglistige wijze hadden weten los te krijgen⁷⁹. Zij wensten er daarom niet in te berusten en trachtten in de nu volgende jaren door tegenwerken en processen voeren de toepassing van de voorschriften te verhinderen of op de lange baan te schuiven; al mocht dat eerste niet lukken, in het laatste opzet slaagden zij des te beter. Bijna 7 jaren zou het nog duren voor er krachtig ingegrepen werd.

⁷⁷ Res. Vroedschap I, 5 september en 18 december 1550

⁷⁸ Ibidem, 30 december 1550 en 12 januari 1551

⁷⁹ Zie: De doleantie van de Amsterdamsche burgers in 1564 en 1565 door wijlen A.J.M. Brouwer Ancker en dr. Joh.C. Breen, *Bijdragen Hist.Gen.*, dl 24, p.199

⁷⁶ Keurboek E, fol.119

DE PROCESSEN VOOR DE GROTE EN DE GEHEIME RAAD

Het verloop van de gerechtelijke twisten tussen het machtige stadsbestuur en het kleine aantal eenvoudige neringdoenden, geeft wel een merkwaardige blik op de betrekkelijk grote rechtszekerheid van de burgers in dien tijd. Afgescheiden van de in die dagen wel te begrijpen trage gang van de burgerlijke procedure bleek dat noch het landsbestuur, noch het hoogste rechtscollege zich voor deze in hun ogen waarschijnlijk onbelangrijke geschillen wensten te haasten.

De thans volgende processen schijnen begonnen te zijn met het krachtige optreden van Burgemeesteren tegen de reeds genoemden Olfert in de Fuyck die in '46, waarschijnlijk zich beroepende op de in '44 met Burgemeesteren gesloten transactie, zijn erf op de Lastage, strekkende langs de IJ-oever, weer begon op te hogen. Burgemeesteren verboden hem dit, waarop Olfert een mandement penaal vroeg bij de Grote Raad. Burgemeesteren appelleerden en vroegen een uitspraak om hem het aanwerven van zijn lijnbaan te verbieden, waarop zij de uitspraak door de deurwaarder van de Raad lieten executeren (november '46). Bovendien pasten zij, ter afschrikking, op de arbeiders die aan Olfert's lijnbaan "gewrocht en gehoochd" hadden de in de keur van 26 januari '45 daarop gestelde straf van verbanning buiten de stad toe⁸⁰. Olfert, alsmede de bannelingen gingen hiertegen onverwijld bij de Grote Raad in verzet en het z.g.n. proces van de bannelingen heeft meerdere jaren te Mechelen gehangen.

Noch aan het verbod tot ophogen, noch aan het vrijlaten van de ruimte van 16 roeden wensten de geërfden de hand te houden en Burgemeesteren zagen zich genoodzaakt om de sententie van '45,

wilde deze geen dode letter blijven, door het hoogste gezag te laten executeren. Reeds in oktober '46, tegelijk bij het aanvragen van een mandement penaal tegen Olfert, verzocht pensionaris van Hougard bij de Geheime Raad te Brussel, zowel tegen Olfert als tegen de geërfden "brieven van executorie" op de ordonnantie. Beide partijen tekenden tegen dit verzoek verzet aan. Het blijkt nu dat in de aanvang van '47 tussen Burgemeesteren en Lastagiërs 4 of 5 processen bij de Geheime Raad of bij de Grote Raad aanhangig waren en herhaaldelijk werd door meerdere Burgemeesters, pensionarissen en secretarissen naar Den Haag, Mechelen en Brussel gereisd om deze te behartigen, te "avancheeren" en aldaar met hun advocaten en procureurs overleg te plegen. We vernemen dat in maart '47 twee kaarten van de situatie van de Lastage, getekend door Cornelis Anthonisz, voor het proces tegen Olfert naar Mechelen gezonden werden; eveneens gingen voor het proces tegen de overige Lastagiërs in januari '48 twee dergelijke kaarten daarheen, terwijl Burgemeesteren in augustus '48 een voor de geërfden getekende kaart van de Lastage, van de tekenaar Marcus van Verona lieten afkopen.

Ondanks het gestaag heen en weer reizen en de bij de beide hoogste rechtscollege's krachtig geoefende drang, waarbij door Burgemeesteren vooral op een spoedige ter executiestelling van de ordonnantie de nadruk werd gelegd – immers maakte een lang tijdsverloop het constateren van een overtreding van de ophogingen steeds moeilijker – verliepen de jaren '47, '48 en '49 vrijwel zonder enig resultaat⁸¹. Eindelijk, op 23 februari 1550, zagen de regeerders hun pogingen met een eerste succes bekroond en werd het executievon-

⁸⁰ Keurboek E, fol.256. Correcties vonnis van 10 december 1546. De voor 2 jaar verbannen werklieden waren Symon Slub, Claes Kerck, Claes Kael en Jan Louwersz.

⁸¹ Op 27 februari '47 waren Burgemeesteren tegen Olfert i.d.Fuyck in het ongelijk gesteld als appellerende "zonder grief". Maart '48 betaalde de stad f60,- voor dit ondeugdelijk appel bij de rentmeester van de Grote Raad (Stadsrekeningen '48, fol.76)

nis⁸² tegen de geërfdn door de Geheime Raad verleend; tegelijkertijd viel een overeenkomstig vonnis tegen Olfert in de Fuyck. Bij eerstgenoemde Sententie werd bepaald dat het vonnis van '45, voorzover dit de 4 punten die over de Lastage handelden betrof, n.l. de verbreding van de Singelgracht, het niet ophogen van de erven, het timmeren met houten wanden en het ontruimen van de verboden strook, indien en voorzover daaraan nog iets ontbrak door een daartoe te benoemen commissaris zou worden voltrokken. Tevens werd in het vonnis de, door de geërfdn in reconventie gestelde eis tot schadevergoeding voor het afbreken van hun lijnbanen en gebouwen in de jaren '42 en '43, als "niet ontvankelijk" naar het Hof van Holland verwezen waar partijen, zo zij dit begeerden, recht konden zoeken. Als commissaris voor de beide executies werd aangewezen de president van het Hof, Ridder Gerrit van Assendelft, dezelfde die reeds in '45 een onderzoek op de Lastage instelde en daarover rapport had uitgebracht.

Daar een ander proces met de geërfdn voor de Secreten Raad nog onbeslist was wenste Van Assendelft begrijpelijkerwijs eerst de uitspraak daaromtrent af te wachten, waardoor nog anderhalf jaar verliep voordat hij aan zijn opdracht gevolg gaf. Eind '50 was intussen door de Lastagiërs weer een rekwes, ditmaal betreffende de afsluiting van de Boomensloot, bij de Geheime Raad ingediend en in december '50 reisde pensionaris van Hougaarde ter overlegging van stukken in deze zaak naar Henegouwen, waar de Raad zich toen bevond. Eindelijk, op 7 maart 1551, bereikte Burgemeesteren de blijde tijding, dat zij het proces tegen de geërfdn voor de Geheime Raad gewonnen hadden en burgemeester Mr. Hendrick Dircksz ging in mei daar op volgend naar Den Haag om de president te

verzoeken zijn commissie op de Lastage te komen vervullen.

DE VOLTREKKING DER SENTENTIE VAN 1545 DOOR PRESIDENT VAN ASSENDELFT

De vijf dagen, die president Van Assendelft van 22 tot 26 september '51 aan zijn opdracht besteedde, hebben allerm minst het resultaat opgeleverd dat Burgemeesteren daarvan gehoopt en verwacht hadden; wel bleek duidelijk de strikte onpartijdigheid van de hogen lasthebber. Om de door de geërfdn verrichte ongeoorloofde ophogingen te kunnen bewijzen hadden Burgemeesteren reeds bij voorbaat uitvoerige "certificatiën" doen opstellen, waaruit de commissaris kon zien welke personen het tweede punt van het vonnis overtreden hadden en met hoeveel schuiten en pramen met aarde, puin, modder, schelpzand en anderszins zij hun erven na dato van de ordonnantie van '45 hadden opgehoogd en verhard⁸³. Bij het rondleiden van Van Assendelft op de Lastage hielden Burgemeesteren hem deze verklaringen voor en zij eisten tegen de contraveurs executie van de ordonnantie. De geërfdn, die begeleid door hun advocaat Mr. Nijclaes Beuckelaer eveneens ter plaatse aanwezig waren, bevestigden volmondig dat ophogingen van hun erven met enkele schuiten aarde hadden plaats gehad maar zij ontkenden ten stelligste dat daardoor hun erven meer gehoozd zouden zijn dan deze waren ten tijde van de ordonnantie van '45. Zij beriepen zich daarbij op het voortdurend zakken en inzinken van de bodem van hun wijk en leidden als bewijs daarvan Van Assendelft in het woonhuis van Cornelis Boom binnen, waar zij hem met eigen ogen lieten zien hoe in een met wagenshot beschoten kamer de grond

82 Diversche Sententiën etc. Stukken Lastage

83 Verbael bij den heere Van Assendelft in september 1551, aengaende de verhoegingen van de Lastaige. Stukken Lastage.

wel een halve voet onder de betimmering was weggezakt, waardoor de bedsteden en kasten veel hoger van de grond gekomen waren. Tevens deden zij de commissaris hevig hun beklag over de sluiting van de Boomensloot, welke laatste daarop terecht niet wenste in te gaan daar dit niet tot zijn opdracht behoorde. Het was voor de president een onoplosbaar geval en het afgraven van de erven bleek; zonder nauwkeurige metingen uitgaande van de niet meer vast te stellen toestand van 6 jaren geleden feitelijk onmogelijk te zijn. Met dikke letters schreef hij in de marge van zijn verbaal “*Probatio difficilis*”, betogende dat het bewijs van de vermeende verhogingen bezwaarlijk te leveren was en dat daaruit bovendien veel meer andere kwestie’s dreigden te verrijzen. Daarom stelde hij de partijen voor tot een akkoord te komen, waartoe men een redelijk peil zou vaststellen volgens welk men de Lastage zou mogen “hoogen ende confirmeren” had iemand boven dat peil gehooft, dan zou de grond terstond weer op diens eigen kosten door de officier worden verlaagd. De geërfden verklaarden zich daarna in redelijkheid te willen voegen; Burgemeesteren volhardden echter bij het standpunt dat eerst de executie moest worden uitgevoerd, daarna zouden ook zij zich in een regeling willen schikken. Van de vier punten van de Sententie, die “naer heur vorme ende inhouden, realick ende bij feiten, nyettegenstaende enige oppositie ofte appellatie sonder prejudicie van dien,” door Van Assendelft behoorlijk ter executie moesten worden gesteld, was dus het belangrijke punt van de ophogingen door het doeltreffende en energieke verweer van de tegenpartij op niets uitgelopen. Ook bij het vierde punt, de breedte van de verboden terreinstrook langs de Singelgracht, stuitte de commissaris op onoverkomelijke bezwaren. Uit de latere beslissingen blijkt dat de Lastagiërs zich daarbij beriepen op de oude keur van 2 juni 1530,

die de afstand van de getimmerten tot de gracht op 3 roeden stelde; Burgemeesteren echter wensten zich te houden aan de keur van 26 januari ‘45 waarbij de limiet op 16 roeden van de stadsmuren werd bepaald. Van Assendelft, hierin geen uitweg ziende, oordeelde dat in deze een nieuw deskundig onderzoek nodig was om de uit een fortificatie-oogpunt wenselijke breedte van de open strook te doen vaststellen.

Eerst de volgenden zomer gaf de Landvoogdes aan dit advies gevolg en wees zij de waarnemende Stadhouder van Abbenbroek aan om, tezamen met een deskundige in de versterkingskunst, ter plaatse na te gaan of de huizen en gebouwen van de Lastage te dicht bij de gracht geplaatst waren en of daaruit voor de stad “enig inconvenient of dangeur” zou kunnen voortspruiten; hun advies werd verzocht, hoe breed de spatie thans moest zijn. Na op 2 mei 1552 door de stadspensionaris tot overkomst uitgenodigd te zijn verscheen Van Abbenbroek, vergezeld van de maarschalk Van Abcoude op 13 september ‘52 te Amsterdam en reeds op 31 oktober daar op volgend gaf de Landvoogdes opnieuw een uitspraak.

DE SENTENTIE VAN 31 OKTOBER 1552⁸⁴

In de aanhef van dit vonnis werd uiteengezet hoe bij het ter executie stellen van de Sententie van ‘45 op de Lastage voor de commissaris Van Assendelft debat en different gerezen was over de breedte van de verboden strook. De spatie werd nu vastgesteld op 25 roeden, te meten van de stadsgracht en alle huizen, lijnbanen of andere gebouwen, hetzij oude of nieuwe, moesten binnen de 6 weken na dato van de publicatie afgebroken worden, zonder dat iemand ten eeuwige dage binnen deze spatie iets mocht maken of

⁸⁴ *Diversche Sententiën etc. Stukken Lastage*

timmeren, op straffe van afbraak op kosten van de overtreders en boete. Het ophogen van de erven werd thans absoluut verboden en evenzo het timmeren, anders dan met houten wanden en weke daken buiten de ruimte van 25 roeden. Tenslotte werden thans alle in deze hangende kwestie's en processen geaboleerd en te niet gedaan. Bij afzonderlijk besluit van 3 november werd de schout van de stad aangewezen om deze acte af te kondigen en ten uitvoer te leggen, terwijl zo nodig na afloop van de 6 weken een commissaris gezonden zou worden om de ordonnantie behoorlijk te executeren. Het blijkt wel dat het Landsbestuur door dit vonnis thans eens en voorgoed de Lastage-geschillen wilde oplossen en beëindigen. Een overeenkomstig vonnis werd op 3 november '52 in de zaak van Olfert in de Fuyck geveld. Nu deze uitspraak gevallen was rees de wenselijkheid ook voor het overige, rond de stad gelegen terrein overeenkomstige bepalingen vast te stellen en op 17 maart '53 werd een nieuwe keur, regelende de timmerage en het ophogen buiten de stad afgekondigd, waarbij van Sint Anthonispoort zuidwaarts tot de Haarlemmerdijk, de verboden limiet eveneens op 25 roeden werd gesteld⁸⁵. Reeds 7 weken later, op de 8^{ste} mei, rukten de stadswakers naast 80 meestertimmerlieden er op uit om rond de stad alles wat nog binnen de bepaalde ruimte aangetroffen werd af te breken⁸⁶. Dat uit deze thans streng doorgevoerde bepalingen voor de bedrijven en timmerwerven van de Lastage grote moeite en last voortspoot bleek spoedig daarop uit de op 9 juni en 5 augustus 1553 ingediende verzoeken van de breeuwers en scheepstimmerlieden tot het mogen hebben van de vroeger altijd toegestane breeuwhuisjes

⁸⁵ *Keurboek E*, fol.191vo. Voorlopig gold hier alleen een absoluut verbod tot 16 roeden; tussen 16 en 25 roeden zou men met het bestaande getimmerde geduld hebben. Binnen de 16 roeden moest ditmaal ook alle geboomte, hagedoorn en andere opgaande gewassen worden omgehakt. Tweemaal per jaar zou door de Heren v.h.Gerecht geschouwd worden of de keur werd nageleefd.

⁸⁶ *Stadsrekeningen 1553*, fol.80vo. De timmerlieden ontvingen elk 16 st.

en timmerboiden langs de oever, ten behoeve van hun werkzaamheden. Burgemeesteren erkenden dat deze keten voor het bedrijf bevorderlijk en onmisbaar waren; niettemin verwezen zij de aanvragers met hun verzoek naar de Regentes en de Geheime Raad en een scheepstimmerman reisde op stadskosten naar Brussel⁸⁷. Het duurde tot 29 juni '56 eer het verzoek van de breeuwers onder zeer beperkende bepalingen ingewilligd werd.

Dat door schout Bardes scherp toegezien werd, valt af te leiden uit de missive van de Landvoogdes van 6 december '53 waarin zij aan Burgemeesteren mededeelde vernomen te hebben dat door diverse personen in hun huizen en timmeragiën, die zij buiten de 25 roeden op de Lastage stelden, de schouwen en schoorstenen van steen werden opgemaakt; daar hierin kennelijk een begin van overtreding van de ordonnantie was te zien werd het bezigen van stenen bij het maken van schouwen of schoorstenen of op welke manier ook nogmaals nadrukkelijk verboden.

Ook de kwestie van het ophogen van de erven, hoewel thans geheel verboden, bleef de schout zwarigheden veroorzaken. De geërfden, gedachtig aan het voorstel van Van Assendelft, hadden reeds enige malen bij Burgemeesteren op het stellen van een peil aangedrongen, het laatst op 2 mei '54, maar Burgemeesteren en Vroedschap bleven weigerachtig, terecht vreemde, dat daardoor het ophogen van toevallig laagliggende erven weer zou beginnen. Ook de aandacht van het landsbestuur werd op dit punt gevestigd, want op 21 mei 1554 kreeg van Abbenbroek opnieuw opdracht na te gaan of de ordonnantie van '45 wat betrof de hoogte van de erven op de Lastage goed onderhouden was en mede of daar nog enige fundamenten van huizen, afgebroken krachtens de sententie van 31 oktober '52,

⁸⁷ *Ibidem*, fol.76. Rijck Gerritsz kreeg voor zijn reis f3 en 3 gr. vergoeding

waren blijven zitten, die voor de verdediging van de stad hinderlijk konden zijn. Van 3 tot 5 juni '54 vertoefde van Abbenbroek te Amsterdam, zonder echter partijen op te roepen. Burgemeesteren begaven zich tot hem en wezen hem op het door Van Assendelft in '51 samengestelde rapport over deze zaak; waar het toen, na 6 jaren, niet meer vast te stellen was hoe hoog de Lastage in 1545 geweest was zou dat nu, zo meenden zij, na bijna 9 jaren helemaal ondoenlijk zijn, te meer daar de eigenaren van de Lastage groten-deels gestorven en veranderd waren en slechts een klein aantal van de oude toestand afwist. Van Abbenbroek deed hun toen weer het voorstel een peil of merk vast te stellen, waarnaar de hoogte van de erven eenparig zou kunnen worden onderhouden; ook ditmaal wilden Burgemeesteren hiervan niet horen. Zij meenden dat, waar sinds de uitspraak van 1552 elke ophoging strikt verboden was, het stellen van een peil overbodig moest worden geacht.

DE SENTENTIE VAN 11 MEI 1555⁸⁸

Het rapport van Van Abbenbroek gaf aanleiding tot het uitvaardigen van een nieuw vonnis op 11 mei 1555, waarbij opnieuw commissarissen belast werden zich persoonlijk op de Lastage te begeven. President Van Assendelft en het raadslid Mr. Arnoud Sasbout, tezamen of een van beiden, moesten daarbij deugdelijk informeren en nauwkeurig nagaan wat de hoogte van de Lastage was ten tijde van de ordonnantie van '45 om dan op die hoogte een peil of merk te stellen waarnaar de hoogte van de erven alsdan onderhouden zou moeten worden; de lager liggende erven zouden dan verhoogd mogen worden zonder het peil te overtreffen terwijl in het tegengestelde geval de erven moesten worden verlaagd. Bovendien moesten

de commissarissen de fundamenteën van de huizen, afgebroken in '52, doen vernielen en uit de grond doen halen. Over de beslissing aangaande het vaststellen van een peil bleken Burgemeesteren ten eerste ontsteld en reeds een maand later, op 20 juni 1555, ontving het landsbestuur te Brussel een uitvoerig rekwes, gericht: "Aan de Keizer" waarin Burgemeesteren nogmaals het gehele verloop van de geschillen met hun bezwaren en tegenvoorstellen ontvouwd. Niet ten onrechte betoogden zij dat, waar in 1551 het vaststellen van de hoogte van 1545 ondoenlijk gebleken was, dit thans nog veel minder mogelijk zou zijn; tengevolge daarvan zou ook dit vonnis weer niet geëxecuteerd kunnen worden en illusoir blijven. Supplianten verzochten daarom de ordonnantie van '52 waarbij aan een iegelijk alle verhoging, op welke manier ook, verboden werd van kracht te laten. Mocht echter aan hun verzoek niet kunnen worden voldaan, dan stelden zij voor om als een "vast en eeuwig peil" aan te nemen het stenen juk van blauwe noorduinse steen op de Vijgendam, vóór de Kerksteeg. Dit zou dan een generaal peil zijn volgens hetwelk ook de erven op de Lastage gehooofd of gelaagd zouden behoren te worden, mits dat het de geërften verboden zou worden hun erven te hogen met steen, puin, steenkolen of andere harde materialen die ten nadele van de stad zouden strekken en dat voorts de Lastage in alles onderworpen zou blijven aan het statuut of de keur van 17 maart 1553, betreffende de erven en gebouwen rondom de stad. Burgemeesteren merkten ten slotte op, dat zij hoopten het door hen voorgestelde peil te zien aanvaarden, opdat de erven op de Lastage en ook die buiten de stad niet bevoordeeld zouden worden boven diegenen die in het beste deel en in het hart van de stad staande, in gelijken aard en conditie van de stromen, wateren en vlooden verkeerden als de Lastage-erven.

⁸⁸ *Diversche Sententiën etc. Stukken Lastage.*

DE VOLTREKKING DER SENTENTIE VAN 1555 DOOR MR. SASBOUT

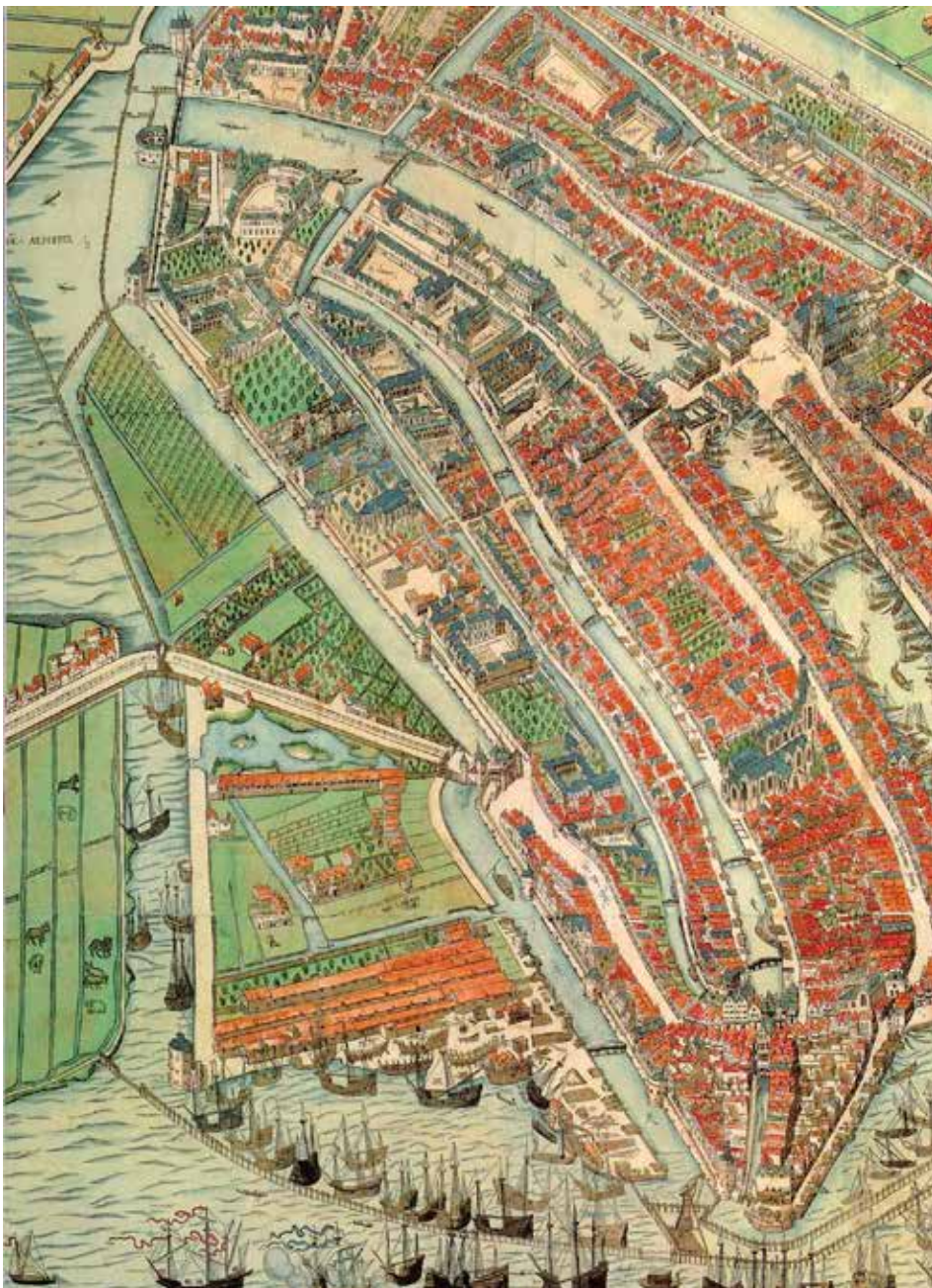
Eerst op 25 juli 1556 gaf Mr. Arnoud Sasbout, ten verzoeken van Burgemeesteren, aan zijn opdracht gevolg⁸⁹ en verscheen hij met de Secretaris Filips van Uijtwijck als zijn adjunct op de Lastage. Sasbout trad nu doortastend en gestreng op en de ten uitvoerlegging van het vonnis van 11 mei '55 was hem blijkbaar ernst. Terstond liet hij alle geërfden voor zich ontbieden, waarvan er op de voormiddag van de 26^{ste} 16 verschenen. Bij de ondervraging omtrent de hoogte van hun erven ten tijde van de ordonnantie van '45 hielden zij vol dat deze thans niet hoger waren; over het stellen van een peil verklaarden de langs de stadsvest gelegen geërfden zich niet te bekreunen als zij maar de hoogte van '45 konden behouden. De lieden die aan de Nieuwe Gracht gelegen waren verklaarden dat een te stellen peil hun inziens een algemeen peil moest zijn, waardoor deze achtergelegen erven zouden mogen worden verhoogd. Sasbout ontkende zulks, opmerkende dat de bedoeling van de ordonnantie van '45 dit verbod. Zij achtten dan het stellen van een peil voor zoveel verschillende plaatsen niet uitvoerbaar, terwijl de laatste ordonnantie toch sprak van een "gelijke hoogte" van de Lastage die volgens het peil onderhouden moest worden. Sasbout antwoordde, dat hij volgens de ordonnantie zou handelen en voor iedereen een geschikt peil zou vaststellen. Betreffende het uitnemen van de fundamente verklaarden allen zich daarbij in der minne te willen schikken. Namiddags verschenen wederom 20 van de geërfden voor hem, die allen vrijwel gelijkkluidende verklaringen aflegden. Cornelis Boom echter meende zijn belangen beter te dienen door aan de commis-

⁸⁹ Verbael van seckere opdracht, beroerende dopneminghe der fundamente ende stellen van een peijl etc. bij Arnt Sasbout raedt ordinaris in den Hove van Hollant. Julio Ao.1556. Stukken Lastage. President Van As-sendelft onthield zich ditmaal.

saris een schriftelijke memorie te overhandigen die in het verbaal werd opgenomen. Opmerkelijk zijn daarin zijn hevige klachten, waaruit we zien dat Boom de laatste jaren zware geldelijke verliezen geleden had⁹⁰ en hij zijn afgebroken woonhuis aan de vest niet had kunnen herbouwen; ook lagen zijn onbebouwde erven lager dan de aangrenzende, zodat hij bij voorbaat tegen een lager peil voor zijne erven meende te moeten protesteren. Hieraan knoopte hij een verzoek vast om op zijn land weer schepen te mogen timmeren, waardoor de inkomsten van de stad door het tewerkstellen van "vijf honderd werklieden of meer" zouden zijn gebaat en waardoor op zijn land geen woningen zouden worden gezet.

Vervolgens begaven Sasbout en zijn adjunct, vergezeld van de burgemeesters Joost Buyck en Dirck Hillebrandsz de Otter, de pensionaris Adriaan Sandelijn naast een aantal gezworen timmerlieden met waterpas en meetroeden zich op de 28^{ste} juli op de Lastage. Beginnende bij het erf van Burchman Woutersz tegenover de Sint Anthonispoort nam hij de eigenaren de eed af omtrent het al of niet opgehoogd zijn van hun erven sinds '45. Hij liet als peil een bout slaan in de noordelijke toren van de poort en beval de geërfden daar zich met hun erven naar dit peil te regelen zonder het te mogen overtreffen, op straffe in de ordonnantie vermeld. Oostwaarts opgaande liet hij de erven langs de Boomensloot waterpassen tot aan de Bijleveldse wetering. Deze erven bevond hij "dobbich en pettich" en 5 à 6 voet liggende boven het waterpeil; voor allen stelde hij het merk aan de Sint Anthonispoort als peil vast. Langs de stadsgracht noordwaarts gaande stelde hij een nieuw merk door middel van een bout, geslagen in de stadsmuur, tegenover het erf

⁹⁰ Boom was herhaaldelijk in processen gewikkeld; in 1561 werd op zijn bezittingen op de Lastage door een schuldeiser, Albrecht Reijniers, koopman te A., beslag gelegd voor een vordering van 172E 13 sc. 2d vlaams. Vonnis Grote Raad van Mechelen, 10 februari 1564 (Archives Générales te Brussel)



van Cornelis Boom. Het weiland van Boom aan de stadskade be-
zuiden de sloot gelegen dat lager bleek te zijn, werd op 1 voet 9
duim onder dit merk gesteld, zulks in verband met een waterpas-
sing genomen op de Vijgendam binnen de stad. De lijnbaan van Jan
Dommer, grenzende aan die van Boom en strekkende van de vest
tot de stadskade, kreeg een peil op de stadsmuur aan de overkant
van de vest; ook de daaropvolgende lijnbaan, toebehorende aan de
erfgenamen van Jan van Campen, werd op een peil, geslagen in de
stadsmuur, gesteld. Aangaande de noordelijkste baan van wijlen
Olfert in de Fuyck, zou de volgenden dag een afzonderlijke exe-
cutie geschieden. Tenslotte werden de meer noordwaarts gelegen
talrijke kleine erven alle gesteld op een peil, dat geslagen werd in
de zuidzijde van de toren Schreihoeck, de Schreierstoren.

Het tweede punt van zijn opdracht, het uitroeien van de funda-
menten binnen de verboden terreinstrook van 25roeden, volvoerde
Sasbout op de 31 juli waartoe hij, vergezeld van burgemeester De
Otter en pensionaris Sandelijn naast een menigte arbeiders, weer
dezelfde weg volgde als bij het stellen van de peilen. De vrij lig-
gende fundamenten werden uit de grond gehaald en voorzover zij
met houtstapels of masten waren bedekt kregen de eigenaren uitstel
tot aanstaande mei, mits zij ze dan op eigen kosten zouden uitha-
len. Een aantal was daartoe niet geneigd en meende dat dit uitne-
men thans ook door de commissaris maar geschieden moest. De
deurwaarder van het Hof bleef diensgevolge nog geruime tijd na
Sasbout's vertrek te Amsterdam om hierop toe te zien. De kosten
aan arbeidsloon voor het uitroeien van de fundamenten bedroegen
ruim 125 gulden.

*De Lastage in 1544 volgens de houtsnedekaart van Cornelis Anthonisz - Coll.
Splitgerber*

Een belangrijke en afzonderlijke kwestie vormde, zoals gezegd, de executie van het vonnis op het erf van wijlen Olfert in de Fuyck. Daarbij moest vastgesteld worden of door de gedaagde of diens erfgenamen de wal, strekkende van Montelbaan langs zijn lijnbaan, verder in het IJ opgejukt en hoger opgemaakt was dan hem bij overeenkomst van '44 werd toegestaan en voor de bescherming van zijn baan tegen de aanslag van de vloedstroom nodig was. Het onderzoek en de metingen door Sasbout en zijn lieden hadden daartoe op 30 juli plaats en het bleek wel dat op meerdere plaatsen de overeenkomst overtreden was. Door de beëdigde verklaringen van een drietal schippers werd vastgesteld dat ook de hoogte van de schoeiing, zijnde 6 voet boven het laagste water terwijl de hoogte van het springtij slechts 5½ voet bedroeg, te groot moest worden geacht. Bevolen werd nu, dat de wal 5 of 6 voeten achterwaarts moest worden gebracht en deze ook moest worden verlaagd volgens een peil dat aan de noordzijde van de Montelbaan werd ingeslagen. Een eis van Burgemeesteren om alsnog enige nieuwe gebouwen en houttuinen aldaar eveneens achteruit te doen stellen werd afgewezen. Sasbout betoogde, dat deze gebouwen buiten de limiet van 25 roeden van de muren lagen en hij daarover niets te zeggen had. Het vonnis van 1545, waartegen de Lastagiërs zich zolang hadden verweerd, was hiermee voltrokken en de rust voorlopig weergekeerd; 7 jaar later zouden de twisten echter opnieuw ontbranden. De aanleiding tot nieuwe moeilijkheden schijnt gezocht te moeten worden in de in mei '62 begonnen reparatie van de Sint Anthonissluis⁹¹, waardoor de Singelgracht gedurende meerdere jaren afgedamd bleef en de verbinding te water van de Lastage naar de stad verbroken werd, wat de kooplieden die hun veel opslagruimte

behoevende goederen als pek, teer, as, vlas, masten, delen, sparren e.d. gewoonlijk op de Lastage opsloegen, veel schade berokkende. We zagen reeds dat de Boomensloot, die op verzoek van de geërfden in '61 weer opengesteld was, gesloten werd toen het bleek dat aan de gestelde peilen niet de hand gehouden werd en dat onder aanvoering van de bezwaren die zij ondervonden door het leggen van de genoemde dammen de Lastage-bewoners een geding beproefden voor de Geheime Raad om althans de oostzijde van de sloot geopend te krijgen, welk geding echter in februari '64 naar het Hof van Holland verwezen werd. Behalve het ophogen van de erven schijnt inmiddels ook het timmeren in de verboden ruimte weer hand over hand toegenomen te zijn en teneinde raad besloot de Vroedschap in juni '64 als represaillemaatregel daartegen de sloot aan de oostzijde voorgoed toe te werpen en de stadskade te herstellen, terwijl burgemeester Mr. Henrick Dircxsz op 3 juni '64 naar Brussel reisde om opnieuw een executoriaal tegen de geërfden van de Lastage te verzoeken, daar deze weer in strijd met de ordonantie "gehoogd en getimmerd" hadden⁹². Gelijktijd werd, hetzij door opzet of toeval, in de Singelgracht een nieuwe dam gelegd die ook de westelijke opening van de Boomensloot geheel afsloot⁹³ zodat toen het verkeer te water tussen de Lastage en de stad totaal was gestremd.

DE DOLEANTIE VAN 1564

Het was omstreeks dezen tijd dat door een deel van de meest voor-
aanstaande burgers een ernstige poging gedaan werd om de lands-
regering te doen ingrijpen in het bewind van de stad. Hun lang

⁹¹ Res. Vroedschap I, 12 mei 1562

⁹² Stadsrekeningen 1564, fol.82vo

⁹³ De Doleantie van de Amsterdamsche burgers, als voren, p.170 e.v.

opgehoopte grieven waren dat de regering van de stad gaandeweg in handen gekomen was van een kleine groep bloedverwanten en aangetrouwden die de verkiezingen van de Vroedschap en der bestuurscolleges geheel beheerste en daarbij een baatzuchtige, eigenmachtige partijpolitiek dreef. Het was de bekende strijd tussen de aanhangers en vrienden van de machtigen burgemeester Mr. Henrick Dircxz en een groep vermogende burgers, die zich rond de betekenenenden persoonlijkheid van de schout van de stad Mr. Willem Dirckz Bardes geschaard hadden. Bardes bekleedde het schoutsambt sinds 1543 en in maart '64 had zijn tegenstander, burgemeester Dircxz, te Brussel weer de verpachting van het schoutsambt voor de stad in handen weten te krijgen zodat Bardes, na het eindigen van zijn pachtijd in april '66, zou moeten aftreden. De tegenstanders van de staatsregering achtten thans de tijd gekomen om hun grieven kenbaar te maken en in de herfst van '64 dienden zij een uitvoerig klaagschrift, bekend onder de naam van de Doleantie, bij de Landvoogdes in.

Het lijkt geen twijfel of de geërfden hebben met hun grieven bij de doleanten overleg gepleegd en bij hen een open oor gevonden; opmerkelijk echter komen hun namen niet voor onder die van de 70 ondertekenaars der Doleantie⁹⁴. Van de 44 artikelen die het geschrift omvatte handelen artikel 18 t/m 27 geheel over het afdammen van de grachten; de art. 28 t/m 31 zijn gewijd aan het brandgevaar op de Lastage; de art. 32 t/m 36 gaan over het niet uitdiepen en onvoldoende bejucken van de grachten. Aangaande de dammen voerden de doleanten aan dat de regeerders met zeer grote kosten sedert drie jaren verscheidene dammen in de stadsgrachten hadden gelegd, welke dammen veel langer lagen dan nodig was. Bovendien

was enkele maanden ervoor een nieuwe dam gelegd die voor de burgers en vreemde kooplieden nog hinderlijker was en waardoor veel meer burgers thans het gebruik van hun woningen, pakhuizen, spijkers, werven en houttuinen verloren hadden; op bevel van de regeerders was deze dam zo haastig gelegd dat burgers noch kooplieden tijd gehad hadden hun waren te water weg te voeren, zodat zij tot grote onkosten genoopt werden. Op de Lastage ontbraken brandblusmiddelen, waaruit gevaar voor de bewoners en de vele in de waal liggende grote schepen voortsproot, terwijl door het jaarlijks meer en meer verondiepen van de waal de schepen bij brand bezwaarlijk verhaald en “geredderd” konden worden. Betreffende het niet uitdiepen van de grachten werd geklaagd, dat aan een twee jaar geleden gedaan verzoek tot uitdiepen van een der burgwallen, waar de geladen schepen en schuiten niet konden varen en die door haar ondiepte zeer vuil en in de zomer stinkende was, niet was voldaan zodat de burgers daar geen koopmanschappen voor hun kaden, op hun zolders of in hun kelders konden brengen.

Burgemeesteren, die zich puntsgewijze uitvoerig verweerden, voerden aan dat de dammen in de Singelgracht gelegd waren voor de zeer noodzakelijke reparatie van de Sint Anthonissluis, welke werkzaamheden door de hevige vloed van 12 juni '62 en 29 september '64 erg vertraagd waren. De kwestie van de genoemde nieuwe dam was reeds, tengevolge van zekere “frivole” klachten van enige geërfden, voor de Geheime Raad gebracht en door dezen naar het Hof van Holland verwezen zodat dit een zaak van ordinariis justitie was. Betreffende het brandgevaar op de Lastage merkten zij op, dat reeds lang bij ordonnantie verboden was om vuur en licht te hebben op de in de waal liggende schepen en dat ook in voldoende getale wakers daarvoor waren aangesteld. Leren emmers, brandhaken en

⁹⁴ *De Doleantie etc.*, p.65 e.v.

ladders waren in de stad in groot aantal aanwezig en konden ook daarbuiten gebruikt worden zoals reeds vroeger gebeurd was. De eigenaren op de Lastage hadden echter zelf “de haven benauwd,” door hun “aanwervingen en timmeragiën” waardoor veel schepen thans in Waterland opgelegd werden tot groot gevaar en zonder goede bewaring, terwijl de schepen te Amsterdam wel bewaard pleegden te zijn. Het brandgevaar van de Lastage was juist genomen door de vele gebouwen die de eigenaren van de wijk in strijd met de ordonnantie van ‘45 hadden getimmerd. Burgemeesteren verzekerden tenslotte de waal te zullen vergroten, om de welvaart van de stad te bevorderen. Aangaande het onvoldoende uitdiepen van de grachten moest de schuld aan de burgers zelf geweten worden die de daarop gestelde keuren niet naleefden; het jukken van de grachten was door de duurte van de materialen slechts langzaam gevorderd.

Zoals door de doleanten verzocht was droeg de Landvoogdes het onderzoek van de grieven op aan de Stadhouder, Prins Willem van Oranje die, vergezeld van twee commissarissen, Mr. Christiaan de Waert, lid van de Grote Raad te Mechelen en de ons bekenden Mr. Arnoud Sasbout, Raad bij het Hof, op 8 mei 1565 te Amsterdam verscheen. Reeds op 12 mei ontving hij een deputatie van een 11-tal van de Lastagiërs, waaronder de oude Cornelis Boom die, onder overhandiging van een rekwest, zijn bemiddeling verzocht om de Boomensloot aan beide zijden of althans provisioneel aan de oostzijde geopend te krijgen, welk verzoek op 16 mei aan Burgemeesteren werd overgegeven. De Prins verleende de geërfden een gewillig gehoor en oefende bij een laatste bespreking op 22 mei vóór zijn onverwacht vertrek naar Brussel op Burgemeesteren een krachtige drang om de “schamele luiden op de Lastage” te gerieven en de

sloot voorlopig aan de oostzijde open te stellen. Burgemeesteren verzetten zich en wilden eerst het resultaat afwachten van de jaarlijkse visitatie van de Lastage, maar de Prins verklaarde na inzage van de stukken de redenen om de provisionele opening van de sloot te weigeren niet “pregnant” genoeg te vinden, daarbij nogmaals op een akkoord aandringende. De Prins vertrok, de behandeling van de zaken aan de beide commissarissen overlatende, en uit het schriftelijke voorstel van Burgemeesteren dat op 8 juni aan Cornelis Boom voorgelegd werd, blijkt dat deze slechts in een voorlopige openstelling van de sloot wilden bewilligen indien de geërfden eerst geheel en al de overtredingen, door hen op de Lastage in strijd met de ordonnantie van ‘45 gepleegd, teniet zouden doen. Dit werd door hen op de 13^e bij een schriftelijk overhandigd antwoord, in scherpe woorden ten stelligste geweigerd; zij ontkenden de ordonnantie overtreden te hebben en al was dat wel het geval geweest dan had de openstelling van de sloot daarmee niets te maken. Daar zij eerstdaags de schepen met oosterse goederen wachtende waren, waartoe zij hun pakhuizen en spijkers op de Lastage wensten te gebruiken, drongen zij nogmaals bij de commissarissen ten sterkste op de openstelling van de sloot aan.

Kort daarna deed zich een nieuw incident voor toen de Lastagiërs zich verstoutten een nieuwe opening voor hun sloot te graven die echter bij besluit van de Vroedschap van 26 juni 1565 onmiddellijk weer moest worden gesloten in afwachting van de einduitspraak. Deze deed niet lang op zich wachten, want op de 6^{de} augustus⁹⁵ gaf de Landvoogdes een provisioneel vonnis, waarbij in afwachting van de sententie van het Hof de openstelling van de Boomensloot

⁹⁵ Sententie provisioneel bij den hartoginne van Parma verclaert den 6 Augusto 1565 beroerende den openinge van Boemensloot op de Lastage deser stede. Stukken Lastage.

toegestaan werd, hetzij op de wijze zoals aan rekwiranten op 24 augustus 1545 gegund was geweest, n.l. aan de westzijde, of wel, op de wijze van augustus '64, d.w.z. alleen aan de oostzijde en dan met een boom die overdag geopend zou worden tot “gerief en commoditeit” van de ingeërfden van de Lastage, om hun waren aan hun huizen en spijkers te mogen brengen.

Omtrent enkele andere punten van het Klaagschrift gaf de Landvoogdes op 3 september daar op volgend een uitspraak. Aan Burgemeesteren werd bevolen met alle naarstigheid, ter gelegener tijd, het Damrak, de burgwallen en de Oude Zijdsaal uit te diepen. De burgers zouden dan beter met hun geladen schuiten kunnen varen en meer nut van hun spijkers, huizen en kelders kunnen hebben terwijl wat de O.Z.Waal betrof, opgemerkt werd dat door de ondiepte daarvan de schepen met zuidwesten wind dikwijls in het slik lagen, waardoor de nering van scheepmaker naar elders dreigde te vertrekken en gevaar bij brand ontstond, alles strekkende tot groot nadeel van de burgerij en van de vreemde kooplieden. Bij het bejucken van de burgwallen moesten Burgemeesteren er acht op geven de arme lieden en de kloosters, aan de burgwallen gelegen, niet te zwaar te belasten. Met het toezicht op een en ander werd de stadhouder Prins Willem belast. Ook aangaande de overige klaagpunten van de doleantie werden kort daarna uitvoerige beslissingen genomen. De geschillen met de Lastagiërs waren hiermede, althans voorlopig, tot een einde gekomen en de thans met kracht uitbrekende Spaanse beroerten brachten het stadsbestuur andere zorgen. Toch dient hier nog vermeld dat, zij het ook na de overgang van de stad naar de zijde der Prinsgezinden, de Lastagiërs ditmaal onder aanvoering van Pieter Boom, de zoon van Cornelis⁹⁶ die zo

dikwijls voor de belangen van zijn buurt op de bres gestaan had, voor het Hof van Holland het proces wonnen waarbij hun de eis om schadevergoeding voor het afbreken van hun huizen en gebouwen in de jaren '42 en '43, werd ingewilligd. Bij akkoord van 13 april 1580 werd hem en zijn zwager, Gerrit Henricz Calff, in vier termijnen daarvoor het bedrag van 1560 gulden uitbetaald, alsmede de proceskosten⁹⁷.

Dat de stemming van Burgemeesteren ten opzichte van de Lastagiërs milder geworden was bleek bij de inwilliging in augustus '66 van hun verzoek om op de Sint Anthonisdijk een hamei of hek te mogen plaatsen, ter bescherming van de in de Nieuwe Gracht liggende schepen. De stad was bereid daartoe een geldsom bij te dragen, mits het hek voor de sterkte van de stad geen nadeel op zou leveren⁹⁸.

WAALVERBETERING

Behalve de toenemende aanslibbing en het gebrek aan ruimte in de Oude Zijdsaal, waarover reeds bij de Doleantie geklaagd was, bleken volgens een in november '69 door de overliden van de buitenlandsvaarders ingediend rekwes⁹⁹ nog andere gebreken in de waal te zijn ontstaan. De overliden verzochten voor de in de O.Z.Waal liggende en gebreeuwd wordende schepen een betere beschutting tegen de aanslag van het water die vooral bij oostenwind hinderlijk was. Zij voegden er aan toe dat de schepen anders zouden gaan liggen en breeuwen over het IJ in Waterland terwijl zij er op aandrongen dat om het euvel te verhelpen “tot preservatie

Gent in '76 teruggekeerd, stierf hij in '79.

⁹⁷ *Register der Sententiën van het Hof van Holland C 126 No. 46. Vonnis van 11 juli 1579. Zie ook Stadsrekeningen 1581, fol.134vo*

⁹⁸ *Res. Vroedschap II, 9 augustus '66 en 1 maart en 12 maart '67*

⁹⁹ *Ibidem, 24 november 1569 en 5 januari '70*

⁹⁶ *Cornelis Boom was, als een der voornaamste gereformeerden, in 1566 uitgeweken. Na de Pacificatie van*

der schepen” een dijk zou worden gelegd; blijkbaar hetzelfde denkbeeld, dat de Lastagiërs in 1545 hadden voorgestaan en dat later nog meermalen aan de orde zal worden gesteld.

Het argument van een eventueel vertrek van de opleggende schepen naar de concurrerende havens in Waterland was voor de stadsbestuurders voldoende klemmend om zonder vertraging ondanks de ongunstige tijden maatregelen te treffen en in januari ‘70 vernemen we het besluit om de O. Z. Waal te beschoeien of te bevestigen en wel volgens het advies van zekeren Luden Hen; dit zou geschieden over enige afstand met delen en niet met horden, om te zien of het helpen zou. Over de doelmatigheid van dezen maatregel scheen twijfel te bestaan.

Door de nu volgende stilstand van de scheepvaart gedurende bijna 9 jaren, raakte de zaak van de waalverbetering op de achtergrond en eerst na de Alteratie kregen de reders en kooplieden de volle bevrediging van hun verlangens.

DE SPAANSE TROEBELEN

Reeds in ’69 begonnen, tengevolge van de uitbrekende opstand tegen het Spaanse bewind, handel en scheepvaart te kwijnen. De vloot van de stad, aanvankelijk circa 200 schepen tellende, was door de aanslagen van binnen- en buitenlandse kapers in ‘72 reeds tot een 150-tal schepen verminderd, terwijl bij de korte belegering van de stad door de Staatse troepen onder Graaf van der Marck in augustus ‘72 tengevolge van de ontruiming en verbranding van de Lastage op last van het stadsbestuur weer een 30 à 40 grote zeeschepen verloren gingen. De IJ-kant werd toen, evenals dit in de eerste helft van de eeuw meermalen geschiedde, met een houten schutting afgesloten wat in de nu volgende winters tot ‘77 telkens werd her-

haald. Nog nijpender werd de nood van de stad in oktober ‘72 toen de Geuzen en Waterlanders er toe overgingen het IJ voor de stad te blokkeren en af te sluiten middels een in het Schellingwouderrak gelegde versperring. Wel werd deze aanvankelijk opgeruimd maar in april ‘73 werd zij weer hersteld met 16 zinkschepen, gevuld met steenklompen en zerken afkomstig van de kerk te Schellingwoude. Hoewel het uitlopen van de Spaanse vloot onder admiraal Bossu op 13 september ‘73 nog met veel moeite kon geschieden was door deze versperring de scheepvaart toch geheel verlamd en lagen de koopvaarders in de waal te verrotten. In oktober ‘75 werd de Boomensloot aan beide zijden toegeworpen en tenslotte werden in ‘76 uit vrees voor de op het IJ kruisende Staatse schepen de doorvaarten in de paalrij voor de Nieuwe Brug dichtgeheid. Het verkeer met de buitenwereld was nu alleen op de Spaarndammerboom aange-wezen.

Na langdurige onderhandelingen kwam eindelijk op 8 februari ‘78 de satisfactie tot stand en reeds op 26 mei daar op volgend werden de Spaansgezinde Burgemeesteren met hun aanhang uit de stad gedreven.

III. DE HAVENUITBREIDINGEN NA DE ALTERATIE

DE OMVANG DER SCHEEPVAART IN DE 16^e EEUW

Tot het jaar 1569, het begin van de troebelen, had het scheepvaartverkeer van de stad zich in een sterk stijgende lijn bewogen. Hoewel het aantal te Amsterdam thuis behorende schepen althans in de aanvang van de eeuw nog gering was en in 1514, volgens de “Informacie” 27 zeeschepen, 13 boeiers, en 83 binnenlandsvaarders bedroeg, waartegen Enkhuizen 51 zeeschepen uitreedde, staat wel vast dat het havenverkeer, zowel in het Damrak als binnen en buiten de palen op het IJ gedurende het zomerseizoen zeer aanzienlijk was. In 1566 schreef Guicciardini dat tweemaal per jaar 200 á 300 schepen uit Danzig, Riga, Reval en andere oosterse havens binnenvielen; soms lagen wel 500 schepen, waaronder veel vreemde in het IJ. De schepen van de overige Zuiderzeehavens droegen daartoe aanmerkelijk bij; immers bleek reeds bij het nagaan van de in de jaren '40 tot '49 's winters in de Nieuwe Gracht opliggende schepen het merendeel van buiten afkomstig te zijn. Bovendien bezaten de vermogende burgers van de stad veel aandelen (scheepsparten) in de elders uitgerede schepen wat ongetwijfeld op het lossen en opliggen van die vaartuigen hier ter stede van gunstige invloed had. Niettemin trachtte het stadsbestuur in '47 een privilege te verkrijgen om het lossen van de in Waterland thuis behorende schepen te Amsterdam verplichtend te doen stellen; blijkbaar gaven toen nog enkele schippers er de voorkeur aan hun schip bij hun eigen dorp te lossen.

De vaart op de Oostzee bleef gedurende de gehele eeuw verreweg de belangrijkste en ten dele werden deze reizen, zowel uitwaarts als thuiswaarts, met reizen naar Frankrijk, Portugal en Spanje verbon-

den. Ook de vaart op Bergen – de z.g.n. Bergevaarders, die een gilde vormden en veel stokvis aanbrachten – alsmede die op IJsland, Hitland, Italië en Sicilië dient vermeld, hoewel gegevens omtrent de omvang van die vaart ontbreken. De kleine zeevaart voer op Hamburg, Bremen en Ditmarsen. Beter dan uit andere gegevens¹⁰⁰ verkrijgen we aangaande de oosterse vaart een helder en klaar beeld uit de tabellen¹⁰¹, samengesteld uit de cijfers van de Sonttol-registers welke registers vanaf 1497 merendeels bewaard gebleven zijn. Ter beoordeling van het havenverkeer dient bij deze tabellen te worden stilgestaan en we bespeuren dat eerst na 1537 door Amsterdam een blijvende voorsprong op haar voornaamste concurrent Enkhuizen behaald werd. Respectievelijk waren de in beide richtingen door de Sont passerende schepen: in 1497, van Amsterdam 75, van Enkhuizen 101; in 1503, 116 en 125; in 1528, 42 en 60; in 1536, 3 en 3 (de Sont was toen voor Nederlandse schepen gesloten); in 1537, 89 en 72. Het hoogtepunt werd in 1565 bereikt in welk jaar Amsterdam met 504, Enkhuizen met 181, Hoorn met 194, Medemblik met 313 schepen door die tol voer; het totaal van de passerende schepen was toen 3485, waarvan 2134 uit Holland en 631 uit Friesland. Reeds in '69 trad een vermindering van de Amsterdamse scheepvaart door de Sont op en wel tot 139; in de jaren '74, '75, '76 en '77 slonk dit cijfer resp. tot 2, 6, geen en 4 schepen, terwijl Enkhuizen, Hoorn en Medemblik reeds dadelijk boven hun vroegere cijfers stegen¹⁰². Na 1577 herstelde de vaart van de stad zich weer snel, in '78 tot

¹⁰⁰ Ook de oorsprong van de verpachting van het paalgeld, bekend over de jaren 1530 tot '72, alsmede de bedragen der peilgelden van 1546 tot '69 duiden op een aanzienlijke toename der scheepvaart tot omstreeks '68.

¹⁰¹ *Tables de la navigation et du transport des marchandises passant par le Sund, 1497-16600, première partie. Tables de la nav.*, 1906. Deze uitgave geschiedt door mevr. N.E.Bang op kosten van het Carlsbergfonds te Kopenhagen, gesubsidieerd door de gemeente Amsterdam.

¹⁰² In het oog springt vooral de enorme toename na '74 van de te Terschelling en Vlieland thuishorende schepen; in '68 26 en 1, in '74 120 en 162

42, in '79 tot 125 en in '80 tot 151; toch werd in de 16^e eeuw de door genoemde Zuiderzeehavens en ook de door Terschelling en Vlieland gedurende het Spaanse bewind op Amsterdam verkregen voorsprong niet meer ingehaald. In 1608 stond Amsterdam nog met 360 en de genoemde havens resp. met 443, 445, 132, 360 en 207 schepen aangetekend. Het is te begrijpen dat de stad na de Alteratie alle krachten moest inspannen om haar concurrenten het hoofd te bieden. Uit de Sonttolregisters, die na '57 meer uitgebreid werden bijgehouden, blijkt dat de grote meerderheid van de oostwaarts passerende Amsterdamse schepen steeds van hun thuishaven kwam; slechts een enkele kwam van Frankrijk (uitsluitend van Brouage om zout te halen), Portugal (Setubal) en Spanje, later ook van Engeland en Schotland. Na 1575 werd de vaart op Spanje vrijwel gesloten maar na '80 nam die op Frankrijk toe. Wat de (westwaarts) thuisvarende schepen betrof blijkt dat gedurende de gehele eeuw en nog tot ver in de 17^e zowel de Amsterdamse als de overige voor het grootste aantal (60 á 80%) van Danzig kwam; slechts een gering getal van Riga, Koningsbergen en Stralsund¹⁰³. De buitengewone betekenis van de graanhandel (rogge) op eerstgenoemde stad treedt daarbij sterk naar voren en het lag wel voor de hand dat deze graanschepen alle in het voornaamste handelscentrum, n.l. Amsterdam, binnenvielen om te lossen. Andere opmerkelijke punten zijn dat de uitgaande (oostwaartse) Amsterdamse en ook overige Nederlandse schepen grotendeels in ballast uitvoeren (50 a 70 %); na de Alteratie nam het aantal geladen uitgaande schepen toe. De thuisvarende schepen waren echter zonder uitzondering alle geladen.

Ook de maandelijks in beide richtingen passerende schepen werden

¹⁰³ Alleen in het jaar '77 had Dantzig slechts 98 vertrekkende (Ned.) schepen tegen Koningsbergen 553 en Riga 155; daarna herstelde Dantzig zich weer. In de 17^e eeuw neemt vooral Koningsbergen gaandeweg in belangrijkheid toe.

na '57 eveneens in de registers genoteerd; daarbij blijkt het streven om langzamerhand de aanvang van de reizen in het voorjaar te vervroegen; meermalen gingen reeds in maart en april het hoogste aantal schepen oostwaarts door de tol. Ook thuisvarende werden de reizen steeds meer verlaat en in oktober en november passeerden meermalen grote vloten westwaarts. De maandelijkse verkeerscijfers tonen in de regel twee hoogtepunten; voor de schepen oost opgaande april en augustus, voor de west opgaande mei en september of oktober. Hieruit valt op te maken, dat gewoonlijk twee zomerreizen werden ondernomen.

Opvallend is wel dat uit de verdeling van de schepen naar het laadvermogen in drie groepen (boven de 100 last, van 30-100 last en beneden de 30 last) volgt dat van de aanvang van de eeuw tot '69 het aantal der grote schepen (boven 100 last) geleidelijk afneemt van 30% tot 10%; ook na '74 blijft deze vermindering van de grote schepen voortduren; in 1600 tot 5% (1^e groep 102, 2^e groep 2066, 3^e groep 144). Pas in 1621 blijkt de 1^e groep de andere blijvend te overtreffen (1^e groep 1832, 2^e groep 1686, 3^e groep 44). De aanbouw van schepen boven de 100 last schijnt pas in de 17^e eeuw overwegend geworden te zijn.

DE BINNENTREKKING VAN DE LASTAGE EN WAAL IN 1579 EN '80

De eerste jaren na de overgang van de stad naar de Staatse zijde waren sterk beïnvloed door de ongunstige loop van de krijgskansen in de worstelstrijd tegen Spanje. Na 1585 kreeg de politieke toestand gaandeweg een gunstiger aanzien en verschillende factoren, zoals het verval van Antwerpen's handel na de inneming van die stad, de nederlaag van de Spaanse Armada, het verbod van varen

en handelen op Spanje en Portugal en ook de vestiging in de stad van een van de nieuw ingestelde Admiraliteitscollege's, droegen krachtig tot de herleving en ontwikkeling van de scheepvaart en handel bij. Wij zullen zien dat na de binnentrekking van de Lastage-wijk in '80, reeds in '90 tot de eerste grote havenuitbreiding aan de oostzijde besloten werd.

Onder de dringende zaken, die de nieuwe bewindvoerders bij hun optreden in het stadsbestuur te doen vonden behoorde, naast het onverwijld verbeteren van de fortificatie, in de eerste plaats het weer bevaarbaar maken van de toegang tot de haven over het IJ, waartoe de sinds '73 gelegde versperring van wrakken diende te worden opgeruimd. Reeds in oktober 1578¹⁰⁴ werden contracten afgesloten, o.a. met Jan Barendsz en mr. Henrick Hermansz, een molenmaker uit Enkhuizen; voor het opwinden van de wrakken zouden zij een vergoeding ontvangen van f5 10st. per last. Ook de fabrieksmeester was gedurende de gehele zomer van '79 met dit opruimingswerk bezig en er werd in totaal daarvoor f3300 uitbetaald¹⁰⁵. Toen bij een in mei 1580 gehouden inspectie bevonden werd dat de schepen door de stroommeesters zonder gevaar vóór de stad konden worden geloodst¹⁰⁶ werd besloten het opwinden van de zinkers met het oog op de kosten voorlopig te staken.

Meer nog dan de stad had de nijvere Lastage-wijk onder de tien verstreken oorlogsjaren geleden. Onder de geërfden had de hervorming grote aanhang gevonden en bij de namen van de vluchtelingen, die bij de komst van Alva in '69 de wijk hadden moeten nemen, treffen we een 16-tal namen van bekende Lastagiërs aan¹⁰⁷.

¹⁰⁴ Res. Vroedschap IV, 25 oktober 1578

¹⁰⁵ Stadsrekeningen 1578 en 1579

¹⁰⁶ Res. Vroedschap IV, 2 mei 1580

¹⁰⁷ O.a. Cornelis Boom, Pieter Cornelisz Dobbens, Hans Wouters, Arent Hudde, Jan van Coelen, Hans Symonsz enz.

De lijst van de ten bate van de Kroon geconfisqueerde goederen vermeldde op de Lastage in totaal 14 huizen, 8 spijkers en 6 lege erven, waaronder zeer belangrijke. Merkwaardig is het wel dat juist de eerste bestuurshandelingen na de Alteratie weer de binnentrekking van de Lastage en hare versterking op het tapijt brachten. De nood drong echter want de in het zuiden en oosten van het land met succes opererende Spaanse legers onder Parma verwekten alomte grote bezorgdheid. De zwakste punten van de stad dienden zonder dralen verbeterd, daarna zou dan het vervangen van de verouderde stenen ommuring door een moderne afsluiting volgens de nieuwere fortificatie-methode, waarbij voornamelijk aarden wallen, vooruitspringende bolwerken en brede buitengrachten werden toegepast, aan de orde komen. Andere steden in deze gewesten waren Amsterdam daarin al lang voorgegaan.

Reeds in 1566 hadden de toenmalige Burgemeesteren, ingevolge het bevel van de Landvoogdes¹⁰⁸, door de keizerlijke aardrijkskundige mr. Christiaan Sgrooten van Calcar, een ontwerp tot versterking en daarmee gepaard gaande vergroting van de stad doen maken welk plan echter door de uitbrekende troebelen op advies van de Prins was blijven rusten.

Ook thans werd door Burgemeesteren de hulp van twee erkende deskundigen op dit gebied, nl. Adriaan Anthonisz, fortificatiemeester van de Prins en Joost Jansz Beeltsnijder, bekend kaarttekenaar en stadslandmeter, ingeroepen, welke laatste een project tekende. Grote spoed moest worden betracht en op 30 juli '78 brachten Burgemeesteren het voorstel in de Vroedschap om volgens een gemaakt ontwerp "de stadt zoe voor de poorten als oick rontsomme de wa-

¹⁰⁸ Het vonnis van 3 september 1565; een der vonnissen naar aanleiding van de Doleantie van '64

ele”, te gaan versterken met bolwerken en wallen¹⁰⁹. Het leggen van schansen voor de poorten en wel voor de Haarlemmerpoort op de Spaarndammerdijk en aan de oostzijde van de stad op de Diemerdijk, was reeds in ‘72 tijdens de insluiting door de Geuzen en ook daarna, ter beveiliging en bewaking van de beide hoofdtoegangswegen, veelvuldig toegepast; thans wilde men hierin blijvend voorzien. De voorgestelde wal rond de waal betekende niet anders dan de definitieve binnentrekking en vereniging van de Lastage met de stad en het feit, dat de geërfden en hunne partijgenoten thans in het stadsbestuur zitting hadden¹¹⁰ zal aan dit voorstel niet vreemd geweest zijn.

Besloten werd nu terstond een bolwerk te doen leggen voor de Haarlemmerpoort “alsoe de stadt aldaer zeer swack ende cranck es” en met het overige te wachten tot het voorjaar. Reeds op 26 februari ‘79 werd aan de 36 een nieuw plan voorgelegd, waarbij Burgemeesteren voorstelden de Oude Zijdsaal volgens het gemaakt bestek te bedijken “alsoe de schepen tegenwoordich inde waele nijet verseeckert legghen moghen in tijde van storm ende ijsganck, soe dat te besorghen es dat de schepen op andere plaetsen tot grote prejuditie deser stede ende heuren burgeren opgeleijt zullen worden”. Het argument om de scheepvaart te bevorderen trad nu meer op de voorgrond en daar de raden in twijfel geraakten besloten zij thans een 6-tal van hen te committeren¹¹¹ ter beraming van middelen op welke wijze de “dijkinge der wael” tot stand gebracht zou kunnen

worden. Zoals reeds vroeger vermeld was in 1545 door de Lastagiers zelf en ook in ‘69 door het buitenlandsvaardersgilde ter betere beschutting van de schepen op het bedijken der O.Z.waal aangedrongen; ditmaal verkreeg het bedijkingsplan krachtige steun door het gelijktijdig uitgevaardigde plakkaat van de Staten van Holland, waarbij verboden werd in de komende winter de schepen anders op te leggen dan in “besloten havenen”. De burgemeester mr. Wilhem Bardsz, die op dat tijdstip te ’s Gravenhage ter statenvergadering was, zond van dit verbod onmiddellijk aan zijn ambtgenoten bericht, welke laatsten op de vergadering van 2 mei daar op volgend de raden ermee in kennis stelden, erbij opmerkende dat aangezien de waal open was aldaar geen schepen meer zouden mogen worden opgelegd, zodat ook de toerusting van de schepen in het voorjaar zou stilstaan, tot groot nadeel van de burgers; zij stelden daarom voor de Oude Zijdsaal uit te diepen en te fortificeren naar behoren. Tot het eerste werd besloten; omtrent het “rontsomme beschansen ende fortifieren” zou echter het advies gevolgd worden van daartoe te ontbieden “architectors” terwijl ook de schutterijen en enige van de voornaamste burgers omtrent het verkrijgen van de benodigde geldmiddelen zouden worden geraadpleegd.

Uit het verdere verloop van de zaak volgt dat de ontboden ingenieurs het plan tot bedijking van de waal kostbaarder oordeelden dan aanvankelijk was vermoed en ook dat de financiële adviezen niet gunstig waren. Toen althans dat jaar het voorstel ten derde male op 20 juni ‘79 in behandeling genomen werd bleek de houding van de raden geheel te zijn gewijzigd. In die vergadering, waarvan de belangrijkheid wel blijkt uit de volledige opneming van de door elk van de aanwezige (24) raden uitgebrachte adviezen in het resolutie-

¹⁰⁹ Res. Vroedschap IV, 30 juli 1578

¹¹⁰ O.a. Hendrick Olfertsz Fuyck, raad en eigenaar van de langs het IJ gelegen lijnbaan en wiens vader tot de langdurige processen van ‘44 aanleiding had gegeven. Ook Pieter Cornelisz Boom werd in ‘80 schepen en in ‘82 raad en burgemeester

¹¹¹ Dit waren Marten Simonsz (Schuijt), Adriaen Int Cromhout, Harman Rodenburgh d’Oude, Balthasar Appel-man, Jan Louwersz en Heijndrick Wolfertsz (Fuyck). In november ‘78 waren Fuyck en Schuijt tot de nieuwe functie van waalmeester aangesteld.

boek ¹¹² – wat anders nooit geschiedde – hielden Burgemeesteren de raden nogmaals voor dat het “heur expresse menijnghe ende verstandt es dat die Lastaige gefortificeert ende oick die waele bedijckt ende gedijept zall worden volgende t’ontwerp bij de architectors daervan gemaickt, ende anders zoe ’t werck int maecken eijsschen zall”. Het voorstel van Burgemeesteren vond ditmaal niet voldoende steun en de meesten (15) van de raden bleken zich aan te sluiten bij een eenvoudiger en ook minder kostbaar plan, voorgesteld door de Waalmeester Marten Simonsz Schuijt¹¹³, de eerste van de 6 raden die op 26 februari gecommiteerd werden om de zaak te onderzoeken. Blijkbaar in overleg met zijn 5 mede-gecommiteerden¹¹⁴ sloeg Schuijt voor om in de waal binnen de oude rij palen nog een “repel” palen te slaan, deze en de oude rij palen te beschoeien en de waal uit te diepen; de toren Montelbaan moest ter bescherming van de schepen worden “gefortificeert” en verder zou een wal worden gelegd tot aan de dijk, alsmede op de dijk een fort. Een gewichtige uitbreiding gaf Schuijt aan zijn voorstel door de volledige naasting van de Lastage er aan toe te voegen, luidende: “dat deser stede die Lastaige aen haer zal1 nemen tot segghen van goeden mannen”, welke toevoeging eveneens de instemming van het merendeel (14) van de raden verwierf. Nog wezen enkele raden op de wenselijkheid de palen uit te doen strekken tot aan de schietwerf achter Montelbaan of wel door de Nieuwe Gracht tot aan de dijk.

Het voorstel tot naasting van de Lastage-wijk was ongetwijfeld belangrijk te achten en in verband met een toekomstige bebouwing zeker zeer praktisch. Reeds in vroegere jaren en vooral vanaf 1547

was door Burgemeesteren het aankopen van huizen en erven van stadswege en nog meer het benaderen dier eigendommen tegen taxatie door Schepenen – zoals het heette – ter bevordering van de nering en tot verbreding van straten en stegen in de binnenstad op zeer ruime schaal toegepast en zoals blijkt uit de daarover gedane klachten in de Doleantie had in het bijzonder deze laatste methode bij de burgers ernstige ontstemming verwekt. Ook op de Lastage had de stad zich gaandeweg het bezit van erven weten te verzekeren, wat in 1555 tot een vijftal lege erven geklommen was¹¹⁵. In ‘63 werd door haar het uitgestrekte rietland van Cornelis Boom, gelegen tussen de dijk en Burchmansz’s lijnbaan aangekocht; ook waren voor defensiedoeleinden in de jaren ‘64 tot ‘67 verscheidene erven vóór de Sint Anthonispoort in stadsbezit overgegaan; van ‘73 tot ‘77 kocht zij de in executie komende lijnbaan en erven van Jan van Campen, gelegen benoorden de Boomensloot, met welke bedoeling bleek echter niet.

Bij de discussie over het plan tot naasting van de Lastage-erven bleek de oude naijver tussen de stedelingen en de geërfden, ondanks de bestuursomwenteling, nog niet gedoofd en verscheidene nieuwe raden namen geheel hetzelfde standpunt in als hun afgezette voorgangers. Schuijt gaf bij zijn voorstel geen toelichting maar meerdere zijner medestemmers verklaarden ronduit zeer bevreesd te zijn voor ernstige benadeling van de huizen en erven der binnenstad indien op de Lastage anders getimmerd zou mogen worden dan de gebruikelijke lijnbanen, mastwerven, e.d.; zij begrepen terecht dat na de binnentrekking van de wijk de verbodsbepalingen omtrent het bouwen met steen, het ophogen en het betimmeren van de ruimte van 25 roeden langs de vest niet meer gehandhaafd zou-

¹¹² Res. Vroedschap IV, 20 juni 1579, fol. 63vo e.v.

¹¹³ Schuijt was een van de herkozen raden uit het oude college en van beroep kompasmaker, wonende in de Sint Olofspoort.

¹¹⁴ Alleen Adriaen Int Cromhout en waalmeester Heindrick Wolfertsz Fuyck stemden er tegen.

¹¹⁵ Register der Rooimeesters, fol. 116vo e.v.

den kunnen worden en dat dit havenkwartier zich dan in volle vrijheid tot stadswijk zou gaan ontplooiën. De Lastagiër Fuijck stemde ook tegen het voorstel tot naasting; dr. Martin Coster, bezitter van een huis en erf op de Lastage, stemde er voor. Na lange deliberatie's werd die dag door de raden tenslotte eendrachtig besloten dat de muren en poorten van de stad blijven zouden in hun tegenwoordige staat, zonder ze af te breken en dat op de Lastage "gheen timmeraige gedaen zall worden dan boijen, lijnbaenen en dergelijcke tot die minste lesie van de stadt". Al de Burgemeesteren, tezamen met een van de raden, een thesaurier en 3 of 4 burgers, werden gecommiteerd om met de geërfden te accorderen over het afstaan van hun erven. De beslissing omtrent de wijze waarop de waalversterking geschieden zou was thans gevallen en ruim een maand later werd door de raden het ontwerp van een keur getiteld: "van de Waele te doen uitdiepen ende nog een repel palen te doen slaen", na voorlezing goedgekeurd en de keur daarop afgekondigd¹¹⁶. In de aanhef lezen we dat ingevolge het genoemde besluit van de Staten verboden werd het opleggen van schepen in de komenden winter anders dan in besloten havens ter beschutting ervan tegen "ijsganck, quaet geboufte, storm, ende oick voor de aenval der vianden... die alsnu 't hoeft te wenden schijnt op de landen van Gelre alwaer die Veluwe geoccupeerd hebbende meester soudén mogen werden van eenighe steden aen zeecant gelegen ende alsulcx lichtelijck die schepen buijten deser stede verbranden ende voerts deser stede belegeren op de Lastaige ende buijten Sint Anthonispoort alwaert hoge ende harde gront es ende alsulx gecrenckt zoude mogen worden". Nadrukkelijk werd nog gewezen op het gevaar dat indien de schepen in andere steden "alwaer alsnu bequame havenen gemae-

ckt zijn" gingen opliggen, "die toerustinge mede aldaer zoude vallen 't welck 't derde part van de neering binnen deser stede wel is". Blijkbaar gaven oorlogsgevaar, zowel als de vrees voor concurrentie van de andere Zuiderzeehavens, tot de uitvoering van het werk de doorslag.

Het reeds genoemde voorstel van Schuijt, nl. uitdiepen, een tweede rij palen, versterking van Montelbaan en een wal en bolwerk langs de Lastage, was in de keur overigens woordelijk gevolgd, tevens werd verboden noch op de Lastage, noch op andere erven binnen het fort gelegen¹¹⁷ woonhuizen, spijkers of andere timmeragiën "die deser stede hinderlijck zijnde" te maken; de erven zouden alleen mogen worden gebruikt tot lijnbanen, teerhuizen, timmerwerven en mastwerven. Over de onteigening van de erven werd in de keur niet gesproken. Omtrent de opbrengst van de voor het werk benodigde gelden, "zeeckere merckelicke somme van penningen, die men overmits die armoede deser stede in dewelcke zij in die roerige ende troubele tijt gecomen es, uijdt de incomsten derselver nijet en weet te furneren", vernemen we dat deze door een gedwongen lening zouden worden opgebracht waarvoor de taxatie's van de aanslagen door goede mannen zouden geschieden, aan te wijzen door Burgemeesteren op advies van de 36 en de lening zou binnen de drie jaren worden afgelost. De burgers die geen geld konden opbrengen werden gelast "in persoon" om de tienden of twaalfden dag te komen werken en bij verhindering een plaatsvervanger boven de 18 jaren te zenden op straffe van boete of lijfswang. Uit dit alles blijkt dat een snelle totstandkoming van het werk van groot gewicht geacht werd en men voor scherpe maatregelen niet terugschrikte.

¹¹⁶ Res. Vroedschap IV, 30 juli 1579, Keurboek G, fol. 196vo e.v. Keur afgekondigd op 31 juli 1579

¹¹⁷ Hieruit volgt dat ook binnendijs gelegen erven binnen het fort kwamen te liggen; het fort strekte zich blijkbaar ook bezuiden de dijk uit.

Het met de versterking van de Lastage nauw samenhangende plan van aankoop van de daar gelegen erven wilde inmiddels allerm minst vloten en reeds op 30 juli '79 meldden Burgemeesteren de raden, dat aangaande de aankoop bij minnelijke schikking de Lastagiërs zich “daertoe geensints tot redelick en willen verstaen”; getracht zou nu worden langs de weg van taxatie, door van beide zijden te benoemen scheidsrechters tot het doel te komen en zo dit niet lukte werd gedreigd met de gevreesde taxatie vanwege het gerecht volgens de bestaande privileges¹¹⁸. Ook deze bedreigingen leidden tot geen resultaat en de naasting van de erven bleef onuitgevoerd. Reeds op 22 augustus werd door Burgemeesteren bij de raden geklaagd dat tot het verkopen van hun erven “de eijgenaers voorsegd hen qualicken willen verstaen” en ook, dat sommigen, o.a. de raad Henrick Olfertsz Fuijck, hun erven zeer hoog bleken te schatten. Toch werd overeengekomen het plan tot aankoop van de erven door te zetten en octrooi aan te vragen om de stad met los- en lijfrenten te mogen belasten; het voor de naasting benodigde zeer grote geldsbedrag zou de stad anders niet kunnen opbrengen. De onderhandelende commissie werd ten slotte met nog twee raden versterkt¹¹⁹. Het bleek dat de geërfden, vermoedelijk begrijpend dat thans voor hen betere tijden op komst waren, onhandelbaar bleven en reeds op 8 september daar op volgend besloot de Vroedschap, kennelijk met tegenzin, het plan tot naasting van de wijk geheel op te geven; met het kopen van de erven zou voorlopig worden “gesupersedeert dsoe de Lastagiërs heur erffven boven die waerde houden”¹²⁰. Daar intussen enige geërfden reeds begonnen waren te timmeren in afwijking van de gegeven keuren, werd nogmaals vastgesteld op de

Lastage geen timmeragiën toe te laten anders dan vroeger bepaald was en dat Burgemeesteren “dengenen die alrede op de Lastaige een lijnbaen zeer hooch gemaect hebben buijten mijne heeren de Burgermeesteren consent bij hen sullen ontbijden en belasten die off te brecken ende te maecken naer behoiren”.

Tegelijk met het aanvragen van het bovengenoemde octrooi voor de uitgifte van rentebrieven, was besloten octrooi te vragen voor de aanleg van de fortificatie en op 26 september daar op volgend werden beide vergunningen verleend¹²¹; de stad zou, zonder daartoe een octrooi nodig te hebben, tot een geldbedrag van f100.000 met renten mogen worden belast, terwijl brieven van octrooi verleend werden om de “Erven ende Landen die sij tot vordering van hunne fortificatie sullen hebben van nooden, tot taxatie t’hunnen behoeven sullen te mogen nemen, ende deselve met Los- en Lijfrenten, sulx indeezen word versocht, mogen betaalen, behoudelijk dat sij de miserabele personen tot discretie van de Staten met Gereede penningen of andere, als bij Staten zal worden geordonneert, betaalen zullen”.

Reeds lang voor deze taxatie's geregeld waren, werden de fortificatie-werkzaamheden met kracht aangevat. In de loop van '80 kwam de Prins van Oranje de werken persoonlijk bezichtigen¹²² en op het einde van het jaar¹²³ konden Burgemeesteren de raden voorhouden “hoe dat t’fort buijten deser stede tegenwoordich defensibel es gemaect”; er werd besloten het fort te sluiten en terzijde daarvan een ingang te maken door middel van een brug over de gracht. Tevens zouden ter bescherming van de schepen op de beschoeide binnenpalen rond de waal enige wachthuizen en een bekwamen gang van

¹¹⁸ Res. Vroedschap IV, 30 juli 1579

¹¹⁹ Ibidem, 22 augustus 1579

¹²⁰ Ibidem, 8 september 1579

¹²¹ Handvesten v.A., dl.I 1^e boek, p.3

¹²² Waarschijnlijk bij zijn officiële bezoek aan Amsterdam in april 1580

¹²³ Res. Vroedschap IV, 2 november 1580

planken worden gemaakt. Voor het maken van de beschoeiing en anderszins waren circa 594 grote eiken planken aangekocht en ten behoeve van de aanleg van het fort en de vestingwal werden buitendijks 6 en binnendijks 10 grondstukken bij taxatie onteigend en afgegraven of beworpen. Voor de vierkante roede werd buitendijks tot f20, binnendijks tot f10 toe vergoed en tot het jaar '85 werden nog betalingen gedaan en schadevergoedingen verleend. De gedwongen lening, aangeduid als "Leeninge tot het fort buijten Sint Anthonispoort" werd gedurende de jaren '84 tot '90 geleidelijk gembourseerd.

Het scheen wel dat de gevolgde wijze van fortificatie, de hoge kosten ervan en ook de doortrekking van de vestingwal binnendijks¹²⁴ bij de raden en burgerij een scherpe kritiek hebben uitgelokt. Althans werd op 13 februari 1581, waarschijnlijk op verzoek van Burge-meesteren door de Prins een opmerkelijke verklaring afgegeven¹²⁵, naar het luidde om degenen die van de nieuw begonnen fortificatie van de stad hadden "gesproken ende gecalumnieert" het zwijgen op te leggen. De Prins stelde vast dat deze versterking "met zijnen voorgaende goetduncken ende advijze gedaen te zijn" en verder "dat t'selve tot defensie ende verzeckertheit derselver stadt gantsch noodich es geweest, zoo oick es die verheelinghe van het fort op de dijk liggende tot aen der stadt grachten, ende dat het een sonder het ander nijet en conde noch machte bestaen"; ook was de uitvoering van de werken geheel conform aan de op 20 juni '79 genomen resolutie (betreffende de versterking van de Lastage) zodat daarom

"t'onrechte gecalumnieert werd". Of de klachten hiermee verstomd zijn is niet gebleken.

DE WESTELIJKE STADSUITBREIDING VAN 1581 TOT '89

Na de voltooiing van de oostelijke versterking langs de Lastage omstreeks '81, kwam in de volgende jaren de aanleg van een nieuwe omwalling langs de westzijde aan de beurt¹²⁶ en het zou nog tot '86 duren eer het verbod van timmeren voor de Lastagewijk opgeheven werd. We vernemen dat in augustus '81 de Prins mr. Adriaen Anthonisz naar Amsterdam zond, die een project ontwierp en in '83 en '84 werd gewerkt aan het leggen van bolwerken voor de Haarlemmerpoort¹²⁷ en de Jan Roodenpoort; in '85 werd de omwalling in zuidelijke richting doorgetrokken tot de Heiligeweg en in '86 werd zij door middel van 2 bolwerken, een op de linker- en een op de rechter-Amsteloevers, aangesloten op de sinds een vijftal jaren voltooide versterking langs de Lastage. De nieuwe wal werd bij de Haarlemmerdijk ruim 100m buiten de Singelgracht gelegd, terwijl deze afstand zuidwaarts geleidelijk tot circa 50m afnam.

Deze terreinstrook zou nu voor bebouwing in aanmerking komen en gedachtig aan de hoogst onbevredigende gang van zaken bij de Lastage-binnentrekking volgden Burgemeesteren met deze gronden ditmaal een even omzichtige als doeltreffende politiek die in een reeks van keuren, afgekondigd van april '85 tot oktober '87¹²⁸ uitvoerig werd neergelegd. Bovendien werd voor alle zekerheid voor het naasten van de erven nog een octrooi aangevraagd (21

124 Dr. C.P. Burger Jr., *Amsterdam in het einde der 16^e eeuw*, 16^e jaarboek. Zie schetskaartje blz.35. Het lijkt mij echter waarschijnlijk dat de vestingwal binnendijks aanvankelijk (van '81 tot '86) langs de Raamsloot op de Singelgracht aansloot; pas in '86 is de aansluiting op de nieuwe omwalling aan de overzijde van de Amstel tot stand gekomen, waarbij de vestingwal langs het ramenveld gelegd zal zijn.

125 *Acte van Confirmatie van S. Ex G.N. op het fort buyten, ondertekend Guille de Nassau. Stukken Lastage.*

126 Zie artikel dr.J.C. Burger Jr., 16^e jaarboek, p.12 e.v. waarbij deze uitbreidingen meer uitvoerig behandeld zijn

127 Vermoedelijk was het bolwerk voor de Haarlemmerpoort, waartoe al in '78 besloten was, in dat jaar niet of slechts zeer provisorisch uitgevoerd. Er werden toch in september en november '78 door de stad slechts 2 erven aldaar aangekocht, wat zeker onvoldoende was voor het opwerpen van een bolwerk.

128 Keurboek G, Keuren van 15 april 1585, 31 januari, 31 mei en 8 december '86 en 19 oktober '87

maart '86). In het kort gezegd, werden nu alle benodigde erven en landen tot 50 voeten buiten de nieuwe vest tegen taxatie van Schepenen, door de stad benaderd en met rentebrieven (z.g.n. constitutie-brieven) tegen de penning 16 betaald, terwijl de percelen die de stad niet tot stadsramen, lijnbanen of andere stadsdiensten nodig zou hebben na taxatie wederom in pacht of verkoop zouden worden uitgegeven. Bij deze uitgifte zouden dan de oorspronkelijke eigenaren “preferentie” genieten en hun constitutie-brieven in betaling mogen geven; het meerdere getaxeerde mocht worden voldaan met op naam gestelde rentebrieven door voldoende borgen gedekt; binnen 2 maanden moesten zij van hun voornemen tot terugkoop bij Burgemeesteren een verklaring afleggen. Het is duidelijk, dat op die wijze de stad een aanmerkelijk voordeel van de waardevermeerdering van de erven zou genieten, waarmee de kosten van de aanleg van de omwalling ten dele konden worden bestreden. Ondanks het beroep op “d'oude handvesten ende keuren” die de stad het recht tot naasting gaven bleken sommige eigenaren onwilling hun bezit af te staan zodat, zoals gezegd, van de juist opgetreden Graaf van Leicester een octrooi¹²⁹ verkregen moest worden, zoals het luidde, ten behoeve van de stadsvergroting die noodzakelijk geworden was door de resolutie van wijlen de Prins van Oranje, gebiedende de stad van Haarlemmerdijk tot Amsteldijk te fortificeren. Toegestaan werd daarbij de erven die binnen het fort vielen en die met de sloten schuin en dwars op de voorgenomen rooiing lagen, na waardering door Schepenen “aen te slaen, te doen vergraven en beworpen tot watergraften, marckten, straten, publijcke ende andere plaetsen” de eigenaren te betalen met rentebrieven als vermeld.

¹²⁹ *Handvesten v.A., Deel I, 1^e boek, fol. 4*

De werkzaamheden vorderden met spoed; op 31 mei '86 werd besloten langs de binnenkant van de wal, vanaf de Haarlemmerdijk zuidwaarts, de tegenwoordige Herengracht te graven en op 26 mei '87 werd bevolen het fort buiten op de Haarlemmerdijk te sluiten¹³⁰ terwijl op 18 april '89¹³¹ dit fort ook aan de IJ-kant moest worden voorzien “met stellen van paelen ende leggen van bomen in sulcken schijne als dese stadt met paelen ende bomen aen de zij de van de IJe es gesloten”. Blijkbaar werd nu de palenrij in het IJ vóór de stad in westelijke richting verlengd en doorgetrokken tot de IJ-oever. Het havengebied onderging daardoor in het westen een niet onbelangrijke vergroting en het havenfront mat nu, van Montelbaan tot voorbij het westelijke bolwerk voor de Haarlemmerpoort, ruim 1600m.

Opmerkelijk is wel, dat in 1594 een “extensie” van het octrooi van '86 nodig geoordeeld werd¹³², teneinde de voltooide westelijke fortificatie “tot int IJe toe”, d.w.z. ook benoorden de Haarlemmerdijk te mogen voortzetten. Door de Staten werd bij dit nieuwe octrooi geconstateerd dat de naasting van de erven in '86 naar genoegen der eigenaars verlopen was, “sulcx dat daer geene klachten op en zijn gevolcht” en Burgemeesteren hadden hun gegeven “contentement”. Intussen werd van deze bevoegdheid tot uitbreiding eerst in 1601 gebruik gemaakt en kwam toen de aanlanding benoorden de dijk (het tegenwoordige Droogbak) tot stand¹³³.

¹³⁰ *Tevens werd toen de binnen het bolwerk staande molen op de dijk weer in orde gemaakt (Res. Vroedschap V, 26 mei 1587).*

¹³¹ *Res. Vroedschap VI, 18 april 1589*

¹³² *Handvesten v.A., deel I, 1^e boek, fol. 5*

¹³³ *Vergelijk de kaarten van Pieter Bast, uitgave 1597 en uitgave 1606.*

DE MELIORATIE-HEFFING OP DE LASTAGE IN 1586

Om in de zeer dringende behoefte aan geld voor de omschreven omvangrijke werken te voorzien werd reeds in mei '86 door de vroedschap besloten alle tot de stad behorende huizen, erven en landen binnen en buiten de stad en ook op de Lastage gelegen te gaan verkopen, waartoe gecommitteerden benoemd werden, die de huizen in de aanstaanden winter en de landen op de geschiktste tijd zouden verhandelen (Resolutie's van 16 en 21 mei en 10 juli '86). Zoals we zagen was ook de wijze van uitgifte van de aan de Nieuwe Zijde binnengehaalde erven geregeld en kon deze een aanvang nemen, zodat nu overal zou worden gebouwd en getimmerd; het was te begrijpen, dat het voor de Lastage sinds '79 nog altijd geldende bouwverbod moeilijk langer gehandhaafd kon blijven. Op 31 mei '86 besloten de raden dan ook een project te doen maken "van de straeten ende thimmeraige van de Lastaige". Het blijkt, dat door de geërfden op Burgemeesteren een krachtige drang uitgeoefend werd ter verkrijging van een bouwplan en al op 1 juli daar op volgend¹³⁴ werd de ordonnantie op het betimmeren van de wijk aangenomen. We zullen echter zien dat dit niet zonder meer toegestaan werd.

Terecht oordeelde het stadsbestuur dat, waar door de eigenaren aan de Nieuwe Zijde bij de stadsuitbreiding belangrijke geldelijke offers werden gebracht, ook de Lastagiërs voor het inrichten van hun wijk behoorden bij te dragen. Daarom werd hun thans toegestaan "te thimmeren zoe hooghe ende laeghe alst hen goetdunckt, ende dat alles met stenen gevelen, stenen wanden, harde daecken" terwijl de bestaande en nieuw te maken gebouwen gesteld moesten worden op de nog nader te arresteren rooiingen; alvorens echter te mogen timmeren moesten de eigenaren vergoeding betalen voor de "me-

lioratie" en ook zoveel als nodig voor de aanleg van de gerooide straten en stegen afstand doen van hun erven volgens de uitspraak van de raden of van het gerecht. Nog werd gereleveerd, dat voor dit besluit, als zijnde "contrarij voergaende sententiën van de hoocheijt, dicteerende onder ander dat aldaer op de Lastaige ten eewigen daghen gheen thimmeraige toegelaten zall worden dan met houten wanden ende weeck dack", octrooi zou worden gevraagd. Ook de binnendijkse erven, binnen het fort gelegen, werden tot het betalen van melioratie verplicht gesteld¹³⁵.

Het plan tot heffing van "melioratie" van de erven van de Lastage was ongetwijfeld een uitvloeisel van de in april '83 en januari '86 vastgestelde wijze van uitgifte van de erven en landen aan de Nieuwe Zijde waarvan, zoals gezegd, door de hernieuwde taxatie's bij de uitgifte de waardevermeerdering geheel ten bate van de stad komen zou. Tot nu toe was deze methode nog nooit toegepast en het zal weldra blijken dat deze heffing bij de geërfden op hevig verzet stuitte, zodat met de uitvoering ervan lang werd gearzeld en gedraald. Veel vlotter zou een latere melioratie-heffing verlopen die in 1600¹³⁶ opgelegd werd aan de huizen en erven langs de oude vesten bij het afbreken van de vestingmuur. Volgens de Stadsrekeningen van 1602 tot '07 vloeide daarbij een bedrag van f92.000 in de stadskas, waarvoor de stad de verplichting tot het opjukken en bestraten van de nieuwe burgwallen op zich nam.

Reeds op 5 juli '86 werd na lange discoursen en gehoord het rapport van de gecommitteerden het rooiplan van de straten, stegen, wateren en burgwallen op de Lastage vastgesteld¹³⁷ en op 10 juli daar op volgend werd nog eens geordonneerd dat niemand aldaar

¹³⁵ Ibidem VI, 16 augustus 1586

¹³⁶ Ibidem, VIII, 1 en 27 november 1600

¹³⁷ Zie artikel dr. C.P. Burger Jr., 16^e jaarboek, p.21, waarin het rooiplan in z'n geheel is opgenomen.

¹³⁴ Res. Vroedschap V, 1 juli 1586

zijn erf mocht betimmeren voordat door Schepenen een verklaring gegeven was van het bedrag van de per roede te betalen melioratie; voorts zouden de lasten van de te maken wallen en de grond der te rooien straten enz. op kosten van de aangelegenen eigenaren komen. Weer werd vastgesteld, dat van de “Hoocheijt” octrooi zou worden gevraagd¹³⁸.

Na wat ons omtrent de Lastage-wijk uit het voorgaande bekend werd, blijkt het bovengenoemde rooiplan zich nauwkeurig aan de reeds bestaande toestand aan te passen. De aanwezige wegen, paden en gangen die de Lastage doorkruisten werden thans tot straten en stegen met een vastgestelde breedte; de Boomensloot en de Wetering werden grachten met opgejukte burgwallen. Vanaf het z.g.n. Kraanerf, gelegen op de noorderhoek van de waal en eigendom van Hendrick Olfertsz Fuijck tot aan het stadserf met “een ghanck westwaerts op” van 20 voet breed (de latere Buiten-Bantammerstraat¹³⁹) kwam een straat van 30 voet breed. Van het stadserf, dat als scheepstimmerwerf gebruikt werd, oostwaarts opgaande langs de waal tot Montelbaan kwam een straat van 30 voet die met huizen betimmerd mocht worden, achter strekkende tot de lijnbaan van Heijndrick Joosten. De drie lijnbanen benoorden de Ridderstraat¹⁴⁰ bleven voorlopig in stand; de zuidzijde van de Ridderstraat en de beide wallen van de Boomensloot mochten worden betimmerd, zo ook de Wetering (tegenwoordige Kromboomsloot) waar langs

burgwallen kwamen tot aan de lijnbaan van Wouter Burchmansz. Men stelde zich voor deze gracht in de toekomst door te trekken, door de nieuwen vestingwal en haar in de Nieuwe Gracht te doen uitmonden “omme schuijringe te maecken”. Geheel nieuw gerooid werd slechts een drietal straten, nl. twee evenwijdig aan de Boomensloot (Koningstraat en Keizerstraat) en één langs de zuidzijde van Burchmansz’s lijnbaan, lopende van Sint Anthonispoort tot de wal (Dijkstraat). Dit rooiingsplan, in december ‘88 en april ‘89 in onderdelen gewijzigd, werd in zijn geheel voltrokken.

Ook voor de binnendijkse erven buiten de Sint Anthonispoort werd een rooiplan vastgesteld en wel: een straat strekkende van de stadsgracht tot aan de dijk (Nieuwe Hoogstraat) en een straat dwars daarop tot aan de Raamsloot (Zanddwarsstraat).

DE VEREFFENING DER MELIORATIE DOOR DE LASTAGIERS VAN 1589 TOT 1604

De bebouwing en betimmering van de Lastage-wijk, waarnaar door de Lastagiërs zolang was gestreefd, kon thans een aanvang nemen. De moeilijkheden, verbonden aan het vaststellen van de melioratie-bedragen waren echter oorzaak dat daaromtrent aanvankelijk geen beslissingen genomen werden. Daar, zoals gezegd, de geërfdten tegen de heffing ernstig bezwaar hadden en bovendien twee van de voornaamste, nl. Pieter Cornelisz Boom en Jan Claes Boelensz, als burgemeester regelmatig in het stadsbestuur zetelden, maakte deze zaak niet de minsten voortgang. Het zou tot ‘89 duren eer het door de Lastagiërs gemeenschappelijk aan melioratie te betalen bedrag, alsmede hun verdere verplichtingen, vastgesteld werden; pas in ‘97 begonnen arbiters de verdeling van het op te brengen bedrag tot stand te brengen en de in 1601 door hen gegeven uitspraak werd,

¹³⁸ Res. Vroedschap VI, 10 juli 1586. Het octrooi werd niet gevraagd of althans niet verleend.

¹³⁹ In de “Beschrijvinge” van de Lastage van oktober ‘98 heet deze straat nog “de nieuw geroijde straat”; de grond er voor (38r 86v) werd afgenomen van het stadserf, het z.g.n. “Frans Talingenerf” en van het daar langs lopende “Frans Talingensteegje” dat verviel. In de “Uijtspraecke” van januari 1601 heet de straat voor ‘t eerst de “Bantamsstraat”.

¹⁴⁰ De Ridderstraat bestond al in 1568. De Jonkerstraat werd veel later aangelegd ter plaatse van de beide na 1601 afgebroken lijnbanen benoorden de Ridderstraat. De huizen aan de noordzijde van de Jonkerstraat bestonden echter al in ‘98 en maakten toen noordwaarts halt aan de Notweg. Zij waren gebouwd op het terrein van de derde, vóór ‘98 afgebroken, lijnbaan van Fuyck, die in ‘57 aangeduid werd met “Oude Joosten baen” en waarlangs deze Notweg liep.

na grote moeilijkheden en algehele herziening, ten leste in 1604 geheel afgewikkeld.

Waar de geschillen met deze stadswijk, zoals we zagen, bij de stadsuitbreiding steeds een gewichtige rol gespeeld hebben dient ook deze laatste episode van de Lastagewijk hier meer uitvoerig behandeld te worden¹⁴¹.

Een rechtstreekse aanleiding tot het weer aan de orde stellen van de melioratieheffing ontstond toen tot het taxeren van de aan de Nieuwe Zijde uit te geven erven zou worden overgegaan. Vele van de oude eigenaren aldaar hadden, gebruik makende van hun preferentierecht, aan Burgemeesteren verklaard hun vroeger bezit terug te willen kopen. Dientengevolge werden op 30 januari 1588¹⁴² door de heeren van het Gerecht de taxatie's van de terug te geven erven bij een keur vastgesteld, voorlopig alleen die van de erven vanaf de Haarlemmerdijk tot aan Benningeland. Ongetwijfeld ter bevrediging van de oude eigenaren die nu immers, na betaling van een aanzienlijk surplus voor de toegenomen waarde, weer in het bezit van hun vroeger eigendom zouden worden gesteld, waarschijnlijk echter ook ter aansporing van Burgemeesteren en raden werd door Schepenen in de genoemde keur een uiterst gewichtige bepaling opgenomen. Naast het vaststellen van de verplichting van de gegadigden tot het opjukken der wallen en het ophogen van de straten langs de erven werd toch de "expresse conditie" gesteld dat binnen een jaar na de afkondiging van de keur: 1^e de taxatie's van de nog resterende erven van Benningeland tot de Amsteldijk, 2^e de melioratie van de erven gelegen aan de noordoostzijde van de Amstel tot Sint Anthonispoort, alsmede de melioratie van de erven liggende op de

¹⁴¹ Zie het uitvoerige dossier Oud-archief Port. Thesaurie-Ordinaris, No. 190. Stukken Lastage, waarnaar ook verder zal worden verwezen.

¹⁴² Keurboek G, fol. 331vo e.v.



De aanlandingen in de Waal, vanaf de noorderhoek tot het erf van Jacob Cent en benoorden de Buiten-Bantammerstraat. Schetskaartje, getekend door landmeter Adriaen Ockersz in 1596, op last van de fabriekmeester Frans Heyndricksz Oetgens, gecommiteerde voor de melioratie-regeling.

Lastage, door Schepenen zouden behoren te zijn vastgesteld en gepubliceerd of wel dat daaromtrent met de eigenaars zou zijn getransigeerd, in gebreke waarvan de eigenaars van de bij deze keur getaxeerde erven van de lopende renten “los, vrij ende geremitteerd sullen wesen ende sal voorts de vorder tours ende loop van deselve renthen gesuspendeerd blijven” totdat de publicatie van de taxatie’s en van de melioratie van de genoemde erven zou zijn gedaan.

Hiermee werd onomstotelijk erkend en vastgelegd dat de uitbreiding en bebouwing van de stad aan beide zijden op geheel overeenkomstige wijze moest worden behandeld en dat de geërfdn van de Lastage die zich in 1579 aan een naasting van hun erven hadden weten te onttrekken, nu bij de bebouwing van hun wijk dezelfde lasten moesten dragen als de overige grondbezitters rond de stad.

Hoewel in verband met de gestelde termijn van een jaar voor het tot stand brengen van de bedoelde regelingen bekwame spoed geboden was, schijnt door de Lastagiërs in stilte krachtige tegenstand geboden te zijn. Eerst op 6 januari 1589¹⁴³ toch viel het besluit om het aan de stad competerende bedrag van de melioratie, zowel voor de Lastage als voor de erven bezuiden Sint Anthonisdijk door scheidsrechters te doen vaststellen. Voor de stad werden daartoe aangewezen de raden: Harman Rodenburch en Jan Verhee; de geërfdn benoemden de raden: Cornelis van Rijck en Jacob van Campen. Bij de nu volgende onderhandelingen liet een 37-tal Lastagiërs zich vertegenwoordigen door 4 gemachtigden, nl. Henrick Olfertsz Fuijck, Cornelis de Vlaminck, mr. Reinier Ingels en Claes Burchmansz Dob. De onderhandelingen leidden op 25 januari daar op volgend tot een transactie of compromis¹⁴⁴ waarbij de wederzijd-

se verplichtingen van de melioratie voor de stad als eiseres en de geërfdn als verweerders werden vastgelegd. De argumenten van beide partijen werden daarin uitvoerig uiteengezet en het blijkt dat de Lastagiërs nog steeds meesters waren in het opwerpen en breed uitmeten van gezochte bezwaren en exceptie’s. Zij betoogden onder meer dat de inhaling van hun erven niet gelijkwaardig te achten was met de aanleg van de vestingwerken langs de Nieuwe Zijde, waarmee Burgemeesteren de melioratie en bevrijding van de Lastage-erven wensten gelijk te stellen en zij voerden aan dat reeds van oudsher een versterking op de Lastage, deels op kosten van de stad, anderdeels op hun kosten aangelegd was, bestaande uit drie blokhuizen, nl. Montelbaan, Keeloff¹⁴⁵ en het blokhuis op de dijk, verbonden door een wal met staketsel, zodat de nieuwe fortificatie slechts een “reperatie” was van de vroegere. Ook werd de Lastage daarmee allerm minst verbeterd en waren hun erven nu minder waard dan 20 jaar geleden, terwijl de waarde van de ingehaalde erven aan de Nieuwe Zijde verdrie- en verviervoudigd was; de onkosten waren door de stad niet gemaakt tot bevrijding van de Lastage-erven, maar alleen tot bevrijding van de waal, ingevolge het bevel der Staten van Holland. Ten slotte beriepen zij zich weer op de oude kwestie van de “excessieve ende onverwunnlicke schade door ontruïjmingen, afroijingen, offbreckingen van spijkers, huijzen ende erven bij de oude Regenten tijden tot meermalen toe geschiet, oock vant verbranden van all t’getimmert”, alle redenen waarom de Lastage van de eis van melioratie ontslagen behoorde te worden daar zij door het inhalen van de Nieuwe Zijde meer “deterioratie” verkregen had dan dat de Lastage “melioratie” door hare versterking genoot. De eigenaren zouden de zeer hoge kosten voor het op-

¹⁴³ Res. Vroedschap VI, 6 januari 1589

¹⁴⁴ Transactie van de erffven op de Lastadie gelegen, gedaen op 25 januari 1589. Stukken Lastage.

¹⁴⁵ Dit is de 1^e keer dat de naam van dit blokhuis in de stukken voorkomt.

hogen van de straten en het jukken der wallen nauwelijks kunnen dragen of voldoen.

Daar de geërfdn echter wel begrepen althans enigermate aan de door de stad gestelde eisen tegemoet te moeten komen, stelden zij voor “om eens tot een eijnde van alle oneenicheijt ende querelen te geraicken” alle straten, stegen en wateren volgens het gerooid bestek voor hun rekening te nemen, mits de stad op zich zou nemen de straten langs de wallen met de grachten en “de aencleven van dien”. In plaats van het door de stad geëiste bedrag van *f*11.000 als melioratie boden zij aan te betalen *f*4.000 “Ende nadat dese kwestie bij partijen respective int lange ende breedte was geventileert oick partijen tot meermalen int lange gehoord ende doort tusschensprecken van goede mannen..., bij mauiere van eijnschen ende bieden so nae malcander waren gebracht”, werd tenslotte het different “gesubmitteerd” aan de beslissende uitspraak van de goede mannen “als arbitrateurs ende minnlicke compositeurs” met de belofte “bij eere ende trouwe” de uitspraak te zullen nakomen. Vastgesteld werd dat de geërfdn alle straten, stegen en wateren zouden ophogen en zo nodig ontruimen en bejucken; door de stad zouden de straten worden gezand en bestraat, alles conform aan de keur van 30 januari ‘88 (zie hierboven) voor de Nieuwe Zijde vastgesteld; daarenboven moesten zij voor de melioratie aan de stad betalen de som van *f*5500 in gerede gelden binnen de 6 maanden, of in constitutie-brieven tegen de penning 16, het bedrag alsmede de gerooide straten enz. te verdelen over alle ingeërfdn (ook over de stadserven) “elck op zijn quote pro rata van eens ijders erven”, zoals zij het zelf zouden omslaan en accorderen. De verweerders mochten ook volstaan met de inlevering van de repartitie mits daarvoor “de rato caverende”, of moesten geld of constitutie-brieven geven on-

der particulier verband van de resp. erven en voorts onder generaal verband met voldoende borgen. Zoals we zien waren thans alle voorzorgen genomen om tot een gerechte betaling te komen.

Vier dagen later, op 29 januari ‘89, werd door dezelfde scheidsrechters met de gemene ingeërfdn buiten Sint Anthonispoort binnendijks gelegen tot aan de Raamsloot een overeenkomstige schikking getroffen¹⁴⁶. Blijkbaar had deze minder moeilijkheden opgeleverd; de verweerders zouden eveneens tot hun last nemen het ontruimen, ophogen en bejucken van de straten en wallen aldaar gerooid, terwijl Burgemeesteren deze zouden zanden en bestraten; verder zouden zij betalen als melioratie van de overblijvende erven, hetzij goed of slecht, water of land, per roede *f*2 en 8 st. waarbij de stad zich verbond de erven nauwkeurig te laten opmeten.

Tenslotte werden, bij keur van 30 januari ‘89¹⁴⁷, ook de uitgifte-taxatie’s van de nog resterende erven aan de Nieuwe Zijde, van Benningeland tot de Amsteldijk, gepubliceerd waarbij tevens nadrukkelijk melding gemaakt werd van de totstandkoming van de “schriftelijke uijtspraecke bij de arbitrateurs gedaen op de melioratie bij de voors. Burgemeesteren versocht van den eijgenaers van den erven liggende buijten Sint Anthonispoorte soe benoorden den dijk op de Lastagie als bestrijden tot de Raamsloot”. Juist op de dag af was hiermee aan de in de keur van 30 januari ‘88 gestelde “expresse conditie” voldaan.

Na het sluiten van deze transactie kon de bebouwing van de Lastagewijk haar beslag krijgen; met de betaling van het vastgestelde melioratie-bedrag wilde het echter allerm minst vlotten en spoedig bleek dat de geërfdn omtrent de verdeling dier som niet tot over-

¹⁴⁶ De binnendijkse geërfdn lieten zich vertegenwoordigen door Pieter Roding, Cornelis de Vlaminck, Jacob Jansz Buick en Cornelis Diepenbroek. Zie kopie der akte, Stukken Lastage.

¹⁴⁷ Keurboek G, fol. 351. Keur van 30 januari 1589 “Taxatie van erfven”.

eenstemming konden komen. Er verliepen 8 jaren tot Burgemeesteren hen voor de hoofdsom met interest begonnen aan te manen (1597). De ingeërften verzochten nu aan Burgemeesteren arbiters te willen benoemen, teneinde de “repartitie” van wat een elk te dragen of te ontvangen had, vast te stellen. Vier arbiters werden thans benoemd¹⁴⁸ en deze begonnen hun bemoeienissen door in juli '97 met de 37 geërften, met wie in '89 de transactie gesloten was, hoofdelijke notariële overeenkomsten of compromissen te treffen, waarbij de laatsten verklaarden zich ten volle aan de uitspraak van de arbiters te zullen onderwerpen¹⁴⁹.

Het maken van een billijke verdeling van het op te brengen bedrag, waarbij met de uiteenlopende waarde, grootte, opgeofferde grondstukken, onkosten en schade van elk perceel rekening gehouden diende te worden, vergde veel tijd. Het bleek nodig een nauwkeurige kaart van de Lastage te laten tekenen, wat op last van de stadsrekenmeesters door de gezworen landmeter Mr. Adriaen Ockersz geschiedde en die met de “Beschrijvinge” op 29 oktober '98 gereed kwam¹⁵⁰.

Nadat in 1600 partieel regelingen gemaakt werden, zoals de verdeling van de bejukking langs de Singel en de Waal en de verdeling van de meer genoemden Notweg¹⁵¹ lopende van de Singel tot de kade bij Montelbaan, langs de vroegere lijnbaan van Fuijck, werd

148 Dit waren Harman Rodenburch, raad en rekenmeester, Frans Heijndrick Oetgens, rekenmeester, Philips Cornelisz en Jan Claes Cloeck. Stukken Lastage

149 Compromis van de ingeërffden op de Lastaige nopende de liquidatie van de melioratie etc. 30 juli 1597, 2 bundels. Als voren.

150 De kaart is niet bewaard gebleven, wel de bijbehorende “Beschrijvinge van de Meetinge over de Erffven ende Gronden, geleege op de Lastaige... binnen ‘t fort tusschen Sint Thonisdiijk, die Wael, Schreijhoeck en d’Oude Steede gracht etc. van 29 oktober '98. Als voren.

151 Merkwaardig is wel dat de van ouds bestaande Notweg of Otweg, evenals de z.g.n. “Sacksloten” en de gangen, eigendom bleven van de aangrenzende bewoners, elk voor de helft. De Notweg is nu nog aanwezig als een gang (Kollegat) tussen de huizen van de Jonkerstraat en die van de Buiten-Bantammerstraat en Oude Waal. De Sacksloten zijn gedempt en heten nu (1929!!) Zakslootje, de Boomsloot, Gedempte sloot en Keersloot (de laatste drie zijn vervallen)

op een betreffende vraag van de commissarissen bij resolutie van 2 december 1600¹⁵² beslist dat door de geërften zowel de verlopen rente vanaf '89 alsook de hoofdsom ten volle moesten worden betaald, evenals door de geërften aan de Nieuwe Zijde was geschied “opdat aller gelijkheijt ende malcontentement soe nae doenlick onderhouden ende voorgecommen mach worden” en ter bevordering van de spoedige liquidatie de stad debiteur en crediteur zou mogen worden gemaakt van de geldsbedragen die de geërften moesten betalen of ontvangen, volgde op 31 januari 1601 de uitspraak¹⁵³, neergelegd in een omvangrijk register met balans.

Uit deze “Uijtspraecke” en ook uit de “Beschrijvinge” van 1598 leren we thans de Lastage zeer nauwkeurig kennen. Zij vermeldt dat de wijk toebehoorde aan 64 eigenaren en verdeeld was in 109 percelen, waarvan 77 benoorden en 32 bezuiden Boomensloot. De oppervlakte van de wijk bedroeg van de dijk tot de Waal 6118 vierkante roeden en 30 voeten (8,28ha). De voornaamste eigenaren waren: tussen de Dijkstraat en Keizerstraat, Claes Burchmansz (193r 98v), wiens lijnbaan aldaar nu was afgebroken. Benoorden de Keizerstraat lagen de erven van Cornelis de Vlaminck (161r 122v), waarop aan de Oude Gracht een kalandermolen stond; daarnaast lag de bierbrouwerij “de Lelij” van Sijwert Pietersz Sem (171r 158v). Benoorden de Koningstraat lag het uitgestrekte erf van Jan Claes Boelensz¹⁵⁴ (339r -v); beoosten de Wetering strekte zich tot aan de Zaksloot het erf van Pieter Cornelisz Boom¹⁵⁵ (163r 94v). Benoorden de Ridderstraat blijken thans nog slechts twee lijnbanen en een teerhuis aanwezig, toebehorende aan Gerrit Thomasz van

152 Res. Vroedschap VIII, 2 december 1600

153 Uijtspraecke van de Lastaige, 31 januari 1601. Stukken Lastage.

154 Boelensz was oorspronkelijk geen Lastagiër; hij huwde met de dochter van de vermogende Lastagiër Arent Hudde. Hij was burgemeester in '87, '89, '93, '96, '99 en 1600.

155 Boom was burgemeester in '83, '85, '87, '90, '91, '93, '94 enz. tot zijn dood in 1608.

Doesburch en Jannetje de Wael (257r 76v). De lijnbaan van Fuijck is verdwenen en het terrein grotendeels bebouwd. Belangrijke erven behoorden overigens aan de erfgenamen van Hendrick Olfertsz Fuijck ¹⁵⁶ (256r 76v), Otto Vogel (127r 76v) en Marten Claesz Calff (127r 35v). Bovendien was de stad eigenares van 12 percelen (842r 120v) waaronder het terrein tussen de dijk en de Dijkstraat, met inbegrip van de Rotterdammersloot (409r 114v); de strook grond langs de Nieuwe Gracht waarop de tengevolge van de oostelijke havenuitbreiding reeds in 1596 “afgeworpen” vestingwal gelegen had (110r 124v) en ook de reeds in het rooiplan van ‘86 genoemde erven, strekkende van de Singel tot de waal, langs de noordzijde van de Bantammerstraat. Uit alles blijkt dat de bebouwing van de Lastagewijk in de afgelopen 10 jaren grote vorderingen gemaakt had; het aantal eigenaren van erven en huizen was bijna verdubbeld. De “Beschrijvinge” stemt overigens geheel overeen met de toestand, zoals die aangegeven staat op de kaart van Pieter Bast (uitgave 1597, blz.55).

We vernemen uit de “Uijtspraeke” dat de gezamenlijke waarde van alle erven op de Lastage getaxeerd werd op f174.640 terwijl door de aanleg van de straten enz. ter waarde van f58.067 of 33% verloren ging; de stad zou, behalve het vastgestelde melioratiebedrag van f5500, aan verlopen (12 jaren) rente en andere onkosten f3938 en voor haar eigen vergraven en verloren terreinen en waten f5204, in totaal f14.641 ontvangen; ook een 11-tal van de 64 bovengenoemde eigenaren ontvingen – voor door hun geleden verliezen – tezamen f2098. Het totale bedrag van f16.740 moest door de overige 53 eigenaren worden opgebracht, alles volgens de uitvoerige specificatie in het register.

¹⁵⁶ Fuijck was in ‘90 overleden



De ontegenzeggelijk hoge bedragen veroorzaakten bij de Lastagiërs grote verontwaardiging en, met uitzondering van een 6-tal geërfden, die hun aandeel betaalden¹⁵⁷, dienden zij een klaagschrift in¹⁵⁸ waarbij zij betoogden hoe op meerdere punten van de “Uitspraecke” de stad sterk bevoordeeld werd. Voorop stelden zij de principiële kwestie “dat notoir is” bij het rooien van straten, stegen enz. de erven en huizen tot taxatie van het Gerecht werden aangenomen en “bij het corpus deser stede betaelt”. Ook waren zij belast met de helft van de Sint Anthonisdijk “die noijt op, maer aen die Lastaige heeft gelegen”, terwijl men de geërfden binnendijks niet met de andere helft van de dijk had bezwaard. Vooral de f3609 verlopen rente wekte hun misnoegen; zij waren nog nooit in het bijzonder tot het betalen van de hoofdsom aangesproken of gemaand. Een en ander werd in een schriftelijk antwoord door Burgemeesteren uitvoerig weerlegd¹⁵⁹. De dolerende ingeërfden die door de uitspraak “grotelick werden gegraveert”, verzochten thans andere commissarissen te willen deputeren om hun zaak opnieuw te onderzoeken. In de beide vroedschapvergaderingen van 21 januari en 1 mei 1602 werd dit verzoek in behandeling genomen. Boom zetelde weer als burgemeester, evenals het volgende jaar en daar de raden blijkbaar geen uitweg wisten werd het verzoek ingewilligd. Vier nieuwe commissarissen werden benoemd¹⁶⁰ en zij kregen expresse volmacht voorzover zij de grieven en zwarigheden van de geërfden gegrond zouden bevinden “de voors. differenten ende

swaricheyden af te handelen ende te decideren”. Vooraf moesten echter Burgemeesteren en thesauriers worden gehoord en moesten de geërfden de belofte afleggen de nieuwe uitspraak van commissarissen te zullen nakomen. In de kantlijn van de resolutie staat aangetekend dat Boom en Boelensz, alsmede de Lastagiër Hillebrand Otter, voor Burgemeesteren compareerden en voor hen zelf en de anderen beloofden het gestipuleerde te zullen nakomen.

Weer verliep een jaar, zonder dat de zaak enigszins vorderde en op 7 oktober 1603¹⁶¹ lezen we dat burgemeester Pieter Boom en Oud-burgemeester Jan Claes Boelensz “als principale ingeërfden op de Lastage bij den jegenwoirdigen ende oud-burgermeesteren int vrundelijck vermaent, ende versocht zijnde, dat hare Ed. soude gelieven, om alle vredes ende eenicheyts wille naer te comen, ende te acquiesceren de verclaeringen van commissarissen”, maar het bleek dat “deselven heeren haer daer toe nyet hebben kunnen laten bewegen overmits de zeer grote bezwaernisse ende prejudicie die zijlieden sustineren bij deselve uijtspraecke souden comen te lijden”. Tevens maakten de nieuw benoemde commissarissen nu bezwaar om de zaak te beslissen, zodat een tweetal vervangen moest worden¹⁶². Na lange discussies werd besloten, opdat de langdurige zaak “mette minste tosten en de meeste eenicheyt tot een eijnde mach werden gebracht”, de commissarissen te autoriseren “t’different beroerende de melioratie van de Lastage bij submissie als minnelijcke compositeurs, eijntelijck affte handelen, soe zijluden ex equo et bono sonder op het uysterste recht te letten bevinden sullen te behoren”. Wederom moesten de geërfden een belofte tot nakoming afleggen, wat op 13 oktober 1603 blijkt kantschrift

157 Onder andere Cornelis de Vlaminck f636, Hans Brouwers f268, Harman IJsbranbs f37. Stadsrekeningen 1601.

158 Redenen waeromme die ingeërfden op die Lastaige heur beswaert vinden bij de uijtspraecke bij commissarissen offe goede mannen gedaen. Onge-dateerd, Stukken Lastage.

159 Antwoord bij de heeren Burgemeesteren ende Thesorieren deser stede de vier gecommiteerden van den Raed overgelevert tegens de redenen bij den ingeërfden etc. Onge-dateerd, als voren.

160 Dit waren Reijnier Pauw, dr.Sibrand Appelman, schepenen Claes Simonsz, Van Heemskerck en Roelof Egbertsz, raden.

161 Res. Vroedschap VIII, fol.876

162 Dr. Appelman en Van Heemskerck werden vervangen door Jan Thomasz en dr. Sebastiaan Egbertsz.

door Boom en Boelensz voor hen zelf en de anderen in handen van de presiderende burgemeester geschiedde. Blijkbaar hadden de 4 commissarissen nu volkomen vrijheid van handelen gekregen en op 27 januari 1604 viel hun beslissing, waarbij zij aan Burgemeesteren een lijst overlegden¹⁶³ waarop aangegeven stond hoeveel elk van de geërfden in afwijking van de eerste uitspraak te betalen of te ontvangen had. De redenen voor de wijzigingen werden in de uitspraak niet vermeld.

Het blijkt, dat het door de stad te ontvangen deel nu aanmerkelijk was verminderd en wel van f14.642 tot f10.558, terwijl het aantal dergenen die vergoeding kregen van 11 tot 17 gestegen was: in plaats van f2098 kregen zij f2300. De betalende eigenaren verminderten van 53 naar 47 en het door hen te storten bedrag van f16.740 naar f12.868. Burgemeester Boelensz was verminderd van f1800 tot f1340. Burgemeester Boom van f440 tot f232. Claes Burchmansz van f1389 tot f1143, Gerrit Thomasz van Doesburch van f1583 tot f1420 en zo voort. De Lastagiërs waren hiermee tevreden en van een verder verzet wordt niet meer vernomen¹⁶⁴.

DE OOSTELIJKE HAVENUITLEGGING VAN 1591 TOT '96

De na '58 geleidelijk voortschrijdende bebouwing van de Lastage liet maar weinig ruimte voor scheepswerven en de lijnbanen en houtwerven kwamen geleidelijk te vervallen. De herlevende scheepvaart deed nu meer en meer behoefte ontstaan aan ligplaatsen waar de vaartuigen in stil water konden worden gebreeuwd en gekalefaterd.

Om hierin te voorzien richtten Burgemeesteren spoedig na de vol-

tooijing van de uitbreiding aan de Nieuwe Zijde het oog op het buitendijkse land ten oosten van de Lastage en reeds in de aanvang van 1590 viel het besluit om de fortificatie van Montelbaan langs de Nieuwe Gracht te verleggen “over ‘t water op de Cadijck”¹⁶⁵ welk plan reeds in de komende zomer gereed moest zijn. Tot uitvoering kwam het echter niet en op 8 februari 1591¹⁶⁶ legden Burgemeesteren de raden een veel uitvoeriger project voor, waarbij zij wezen op het gebrek aan ruimte voor: “behoorlicke braeuwerffven, erffven tot opmaeckinge van schepen, mastwerffven, houtwerffven, ende andere” waardoor deze neringen, tot groot ongerief van de zeevaart, naar elders dreigden verplaatst te worden. Daarom werd voorgesteld de fortificatie (aan de oostzijde) verder uit te leggen dan in het vorige jaar besloten was. Volgens het getoonde project zou op de noorderhoek van de waal een bolwerk worden gelegd om vandaar zuidwaarts door het buiten- en binnendijkse land, achter de Zieken (het Anthonisgasthuis) om, langs de Amstel westwaarts aan te sluiten op de reeds in '86 voltooide omwalling aan de westzijde van de stad. Dit plan werd aangenomen en er zou octrooi worden gevraagd voor het maken van de fortificatie en het overnemen der benodigde erven zou geschieden als aan de Nieuwe Zijde, tegen taxatie van schepenen en met preferentie tot terugkopen van de resterende gronden door de oude eigenaars, eveneens tegen taxatie. Een deel van de gronden zou de stad tot publieke erven behouden, terwijl de erven bestemd tot breeuwervven en andere scheepsnering slechts voor dit doel zouden worden afgestaan. Tevens zou octrooi worden gevraagd tot het opnemen van een bedrag van f40.000 tegen afgifte van los- en lijfrente.

¹⁶³ Uitspraak 27 januari 1604 met lijst. Stukken Lastage.

¹⁶⁴ In de Stadsrekeningen 1604 en '05 staan de door de stad uitbetaalde posten ingevolge de einduitspraak der commissarissen vermeld.

¹⁶⁵ Res. Vroedschap VI, 6 januari 1590

¹⁶⁶ Ibidem, 8 februari 1591

Bij het aanvragen van het octrooi tot uitbreiding van de fortificatie, welk octrooi reeds op 8 maart '91¹⁶⁷ door de Staten werd verleend, wezen Burgemeesteren op de zeer gebrekkige toestand van de verdediging aan de oostzijde der stad. Inderdaad moet deze, hoewel pas tien jaren oud, ongunstig afgestoken hebben bij de juist gereed gekomen omwalling met haar 8-tal krachtige bolwerken, aan de Nieuw Zijde¹⁶⁸. Door de Staten werd weer gestipuleerd dat de aan-neming van de benodigde erven geschieden zou “als andere erven aen de Nieuwe Sijde aengenomen zijn geweest, tot taxatie van schepen”. Eerst 3 jaren later werd, bij resolutie van 11 juli '94, besloten tot het uitgeven van de los- en lijfrenten (resp. tegen de penning 16 en 8) tot het gevraagde bedrag, waarbij de urgentie van de werken gemotiveerd werd, niet alleen door te wijzen op de noodzakelijkheid “veele oude vervallen wercken te repareren”, maar ook om “tot gerieff van de schepen de paelen in het IJ te extenderen”¹⁶⁹.

Kort nadat deze plannen aangenomen waren rezen opnieuw ernstige klachten over de Oude Zijdsaal. Een rekwest bleek te zijn ingediend door kooplieden en reders, waarin aan Burgemeesteren en raden verzocht werd orde te stellen opdat de schepen bij winterdag behoorlijk en veilig in de waal opgelegd konden worden zonder dat ze bij storm en onweer beschadigd werden. Het rekwest werd in handen gesteld van 4 oud-burgemeesteren en raden om de kooplieden te horen en middelen te beramen tot preservatie van

de schepen¹⁷⁰. Besloten werd nu om zonder uitstel voorlopig in de waal de palen van de buitenste rij dicht aaneen te slaan, alsmede de binnenpalen dicht te maken en met planken te beschoeien van onder tot boven aan toe; blijkbaar was van de in '80 aangebrachte beschoeiing van de palen niets meer aanwezig en was de waal te klein geworden voor de toegenomen vloot.

Reeds een jaar na de aanvang van de verlegging van de oostelijke omwalling waren de werkzaamheden zover gevorderd, dat Burge-meesteren een project tot indeling van het nieuw ingehaalde park bij Montelbaan in werven, wateren en terreinen overlegden¹⁷¹. De minuut van dit plan was, zoals er bij vermeld werd, afkomstig van burgemeester mr. Wilhem Bardsz, dezelfde bewindsman die 10 jaren vroeger de eerste waalverbetering tot stand hielp brengen en dit oorspronkelijke indelingsplan kan inderdaad kloek van opzet worden genoemd. Door het graven van twee zeer brede grachten, evenwijdig aan de eveneens te verbreden Nieuwe Gracht en welke grachten onderling zouden worden verbonden door twee dwars-grachten, ontstonden twee vierhoekige eilanden. De wijde van de Nieuwe Gracht (“douden vesten van Monckelbaen”) zou worden 250 voet, de middelste of Uilenburgergracht werd zelfs 350 voet, en de oostelijke of Markergracht 220 voet. Het eiland Uilenburg werd aan de westkant aangewezen voor houtopslag (z.g.n. Deventerhout), de oostzijde werd voor scheepswerven bestemd; het oostelijke eiland Marken zou op dezelfde wijze worden ingedeeld. Langs de binnenzijde van de vestingwal kwamen houtopslagen en een vijftal lijnbanen. Door verlenging van de palenrij rond de waal tot aan het oostelijke bolwerk, genaamd het Rijsenhoofd, werd de oppervlakte

167 *Handvesten v.A., dl.I, 1^e boek, p.4*

168 *Aan de oostzijde bestond de versterking immers slechts uit de Montelbaan en het bolwerk op de dijk, aan weerszijden door een wal geflankeerd. De door dr. Burger in zijn artikel (16^e jaarboek, p.16 en 35) geopperde onderstelling en gegeven schetstekening lijkt mij, wat het bolwerk rond Montelbaan betreft; onjuist. In de vele stukken betreffende de Lastage is slechts sprake van één fort of bolwerk op de dijk en de wal langs de vest. Met het “fortifieren” van de toren van Montelbaan (Resolutie van 20 juni '79) is hoogstens een vermeerdering van het geschut bedoeld.*

169 *Res. Vroedschap VIII, 11 juli 1594*

170 *Ibidem VI, 25 mei 1591*

171 *Ibidem VI, 30 mei 1592*

van de waal ruim verdubbeld en de brede ineen lopende grachten boden aan de af te timmeren en uit te rusten schepen die op de werven van de eilanden gebouwd waren een uitstekende ligplaats. De terreinen langs het IJ, later als Rapenburg aangeduid, werden voor mastwerven bestemd.

In hoofdzaak werd het ontwerp aldus uitgevoerd; te betreuren was het dat door een ernstig abuis in de opmeting, de beschikbare ruimte tussen de nieuwe omwalling en de Montelbaan 400 voet kleiner bleek te zijn, dan het bestek aangaf¹⁷² zodat de voorste en achterste gracht slechts 200 voet en de middelste slechts 120 voet breed werden. Toen men twee jaar later tot het verkopen van de erven op het eiland Marken wilde overgaan moest echter, op de klachten van de scheepstimmerlieden die zich reeds op Uilenburg gevestigd hadden en die erop wezen dat de middelste gracht voor hun bedrijf veel te smal was, van het eiland Marken nog een stuk worden afgestoken; ook de oostelijke straat van de beide op dat eiland ontworpen straten kwam daardoor te vervallen¹⁷³.

Nog tijdens de uitvoering van de werken werd besloten om ook het ruime watervlak gelegen binnen de Sint Anthonisdijk aan de Amstel, eveneens droog te maken en aan te landen, wat zonder grote kosten geschieden kon¹⁷⁴. Het hierdoor gevormde eiland verkreeg de naam van Vloedenburg, later verbasterd in Vloonburg of Vlooienburg.

Het uitgebreide complex van vaarten en eilanden alsmede de nieuwe vestingwal met bolwerken en buitengracht was in '96 vrijwel voltooid en de in '79 aangelegde vestingwal langs de Lastage met het bolwerk op de dijk was, zoals uit de "Beschrijvinge enz." van

1598 bleek, reeds in '96 "afgeworpen". In hetzelfde jaar werd de waaloever vanaf de noordelijken hoek voor zoveel nodig aangeland en de uitspringende delen afgegraven (o.a. het Frans Talingenerf van de stad bij de Bantammerstraat¹⁷⁵) terwijl over de gehele lengte tot Montelbaan op een afstand van 2 roeden van de wal een paalrij geslagen werd. Ook de buitenste paalrijen zijn spoedig verplaatst want bij een keur van september '94 werd het bestaande verbod van overnachten binnen de palen van vaartuigen ook op de nieuwe palen van toepassing verklaard en een jaar later (oktober '95) werd een nieuwe havenordonnantie afgekondigd¹⁷⁶ waarbij onder meer de "Nieuw Waal", zijnde het nieuw bijgetrokken deel van de O.Z.waal, en de beide grachten langs Uilenburg en Marken uitsluitend voor het timmeren, breeuwen, overhalen, verlengen of vertimmeren van schepen werden aangewezen terwijl het eiland Marken in het bijzonder voor de schuitenmakers en hun werven werd bestemd. Om de prijzen van de nieuwe terreinen bij de verkoop niet te drukken werd en de percelen door het stadsbestuur slechts langzaam uitgegeven en nog in november 1601 werd besloten dat bij de verkoop van een aantal erven buiten Sint Anthonispoort, zowel buiten- als binnendijs, deze voor nering zouden worden bestemd, ter bevordering waarvan een keur werd gemaakt om in de oude stad de houtopslag op de wallen binnen 2 of 3 jaren te verbieden¹⁷⁷. Intussen waren de eilanden Uilenburg en Marken in '97 reeds gedeels met werven bezet en op Rapenburg, aan de IJ-oever, vestigden zich, ter plaatse waar eerst de mastwerven zouden komen, aanvankelijk voorlopig, later blijvend onder toezegging dat zij de

172 Res. Vroedschap VIII, 5 juni 1592

173 Ibidem, 14 en 29 december 1594

174 Ibidem 13 en 20 november 1595

175 Inhoudt der particuliriteijt van de aanlandinge inde Wael etc., met een schetstekening van 4 januari 1596. Bij de "uutspraecke" van 16 augustus '97 betaalden de ingeërfden per roede der aanlanding f31,- als melioratie. Stukken Lastage.

176 Keurboek H, fol. 53. Keur van 27 oktober 1595

177 Res. Vroedschap VII, 10 november 1601

terreinen zouden moeten ophogen en “appropriëren” de nieuw opgerichte compagnieën, die de vaart op Oost-Indië en op Guinea ter hand genomen hadden¹⁷⁸. Spoedig zou de werf van de Oost-Indische Compagnie als “de Peperwerf” een groot deel van Rapenburg in beslag nemen. Op de zuidwesthoek van Uilenburg, tegenover de in aanbouw zijnde nieuwe Sint Anthonissluis, was de scheepswerf van de Admiraliteit, die echter reeds in december 1600 een gunstiger gelegen plaats verzocht, wat toegestaan werd¹⁷⁹. Zij verkreeg een terrein op Rapenburg naast het Rijsenhoofd. De stads-scheepstimmerwerf, aanvankelijk aan de waaloever ter hoogte van de Buiten-Bantammerstraat, werd geplaatst op Marken en diende, sinds de aanbouw van oorlogsschepen door de oprichting van de College’s van Admiraliteit omstreeks 1589 een landsaangelegenheid geworden was, voor de bouw van de stadsvaartuigen, schuiten en pramen.

Bij een beschouwing van de kaart van Pieter Bast uit die jaren blijkt dat de stad zich thans van een langgerekte vorm tot een breed cirkelsegment ontwikkeld heeft; haar oppervlakte is verdubbeld en zij wordt omgeven door een forse vestingwal met 12 bolwerken en een buitengracht; het oorspronkelijke korte havenfront heeft zich belangrijk verlengd en meet langs de paalgordel in het IJ ruim 2000m. Ook het inwonertal, dat in de aanvang van de 16^e eeuw nog omstreeks 40.000 bedroeg, is aanmerkelijk toegenomen en zal weldra (in 1622) de 100.000 overschrijden.

IV OVERHEIDSBEMOEIINGEN MET DE HAVEN IN DE 16^E EEUW

De regelingen die van stadswege ten behoeve van de haven ontworpen werden hielden een merkbaar verband met de toeneming van de vaart en de bovengeschetste uitbreidingen. Het Damrak, waarvan de door Pontanus aangehaalde Anonymus omstreeks 1500 berichtte dat het “een Haven oft Statie maect, daer men meer als duysent Schepen can leggen ende bergt”¹⁸⁰ was als de eigenlijke haven van de stad aan te merken waar zich vrijwel de gehele scheepvaart samengetrokken had. Het vermelde schepental lijkt wel groot, zelfs wanneer men het watergebied binnen de palen, van het Kamperhoofd tot de Kruistoren, ook tot haven rekent.

Bij het nagaan van de talrijke voorschriften die in de loop van de eeuw uitgevaardigd werden bespeuren we, dat verre het merendeel van de schepen in het Damrak laadde en loste; de kleinere vaartuigen gingen door de Damsluizen naar het Rokin terwijl ook lichters en schuiten de goederen voor de pakhuizen en kelders op de grachten aan de Oude en Nieuwe Zijde brachten, waartoe de beide kolken of sluizen aan het IJ en aan het Rokin toegang verleenden. De grote zeeschepen losten of ballastten voor anker liggende op het IJ of wel gemeerd liggende buiten aan de paalrij, zij aan zij geschaard met de voorstevens buitenwaarts gericht, Een zeer belangrijke rol in het havenbedrijf vervulden de binnenlandsvaarders, lichters en vlotschuiten die de goederen uit de zeeschepen overlaadden en van en naar de stad en het binnenland vervoerden¹⁸¹. Reeds in de “Ordnantie van Sciprecht”, opgenomen in het stads-privilegeboek om-

¹⁷⁸ Ibidem, 8 november 1599

¹⁷⁹ Ibidem, 30 december 1600

¹⁸⁰ Pontanus, *Beschijving v.A.*, uitgave 1614, p.358

¹⁸¹ In februari 1580 werd het aantal der binnenlandsvaarders, grootschuitenvoerders en schuitenvoerders met hun knechts (alle poorters) over de 600 personen geschat (Res. Vroedschap IV, fol. 97vo).

streeks 1413, werd het lichten van diepgaande schepen in het Marsdiep en het Vlie behandeld, zo ook werd de lostijd van de lichters te Amsterdam, voor goederen uit zeeschepen overgenomen, op 5 werkdagen gesteld. De binnenlandsvaarders en lichters vormden al in de 15^e eeuw een gilde; eerst een eeuw later was dit met de schuitenvoerders het geval.

DE REGELINGEN VOOR DE WALEN EN DE WAALREGLEMENTEN VAN 1552, '78 EN '81

De beide walen en in het bijzonder de Oude Zijdsaal waren tot berghaven bestemd. Zoals reeds vermeld werden van november tot april zowel de eigen als vreemde koopvaarders ten getale van ruim 200 voor de z.g.n. “winterlaag” in de walen opgelegd om aldaar in het voorjaar en de zomer voor de te maken reizen te worden gebreeuwd, vertimmerd en uitgerust. Teneinde bij storm beschadiging te voorkomen, brand en diefstal te beletten en bij oorlog aanval of verrassing af te weren, was voor dit grote aantal, in lange rijen gemeerd liggende schepen, ongetwijfeld toezicht en bewaking noodzakelijk. De eerste overheidsbemoeiingen waren in de regel oorlogsmaatregelen. Zo vernemen we dat tijdens de Gelderse aanval in 1508 de stadsregeerders op 17 november de schippers en reders ter beraadslaging in het Oude Gasthuis bijeen riepen en reeds op 21 november daar op volgend werd een ordonnantie afgekondigd¹⁸², “hoe dat men dese winter de grote scepen best bewaren sal moghen”, waarbij vier door het Gerecht aangewezen schippers, bijgestaan door vier door hen aan te wijzen reders, de regeling van de zeeschepen, liggende in de beide walen, op zich zouden nemen. Voor hun bemoeiing kregen zij één stuiver per dag, terwijl zij wa-

kers mochten huren, arbeiders aanstellen en de nodige regelingen treffen. De schepen moesten hun takels afnemen en binnen de stad brengen. Ter bestrijding van de kosten werd van de opgelegde schepen één stuiver per last geheven; de meerdere kosten zouden ponds-pondsgewijze worden omgeslagen en ook de te Buiksloot en Zaandam opgelegde Amsterdamse schepen moesten aan deze heffing bijdragen.

In augustus 1516, eveneens bij een dreigenden aanval, vernemen we opnieuw van een regeling; ditmaal echter alleen voor de Oude Zijdsaal. Alle schepen aldaar moesten terstond in goede orde worden gelegd met de “voorcastelen” naar de palen en op bekwaamen afstand er van: het zuidelijk deel van de waal moest worden ontruimd en geen schepen mochten liggen benoorden de lijn, aangegeven door de “Nicolaas”¹⁸³, waarschijnlijk om met het geschut van het Kamperhoofd onbelemmerd het IJ te kunnen bestrijken. De schepen moesten op eigen kosten worden bewaakt; wie niet wilde betalen moest zich terstond uit de waal verwijderen. Ditmaal werden voor het schikken en ordenen van de schepen vijf met name genoemde schippers gecommiteerd, die regelingen mochten maken, welke op straffe van boetes dienden te worden nagekomen. Een jaar later, in augustus '17, werd onder gelijke omstandigheden afgekondigd dat de grote schepen voor de stad, voorzover zij vlot waren, geladen of ongeladen, terstond naar de Oude of Nieuwe Zijdsaal moesten verhalen “in ordinnantie” volgens de bevelen van hen die door de stad daartoe waren aangesteld, terwijl zij marsen, touwen en takels af moesten nemen en binnen de stad brengen. Op de schepen die niet vlot waren moest des nachts door “vier cloecke mannen die met bossen kunnen ommegeaen” worden gewaakt. In

¹⁸² Breen, *Rechtsbronnen v.A.*, p.455

¹⁸³ De eerste (?) wachttorens in de stadsmuur bezuiden de Schreihoeck.

november '21 vernemen we dat bij een bedreiging van de stad de ordening der schepen in de Oude Zijdsaal opgedragen werd aan de overliden van de buitenlandsvaarders.

Dat ook buiten oorlogstijd in de walen gaandeweg een blijvend toezicht op de schepen ontstond leert ons de keur van augustus '34¹⁸⁴, meldende dat om “alle gevaren te verhoeden” “zekere goede mannen” geordonneerd zijn toezicht te dragen op de schepen in de O.Z.Waal en haar toebehoren (de Nieuwe Gracht). Er werd nu geconstateerd dat enige lieden “sonder daertoe gecommiteert te wesen” ook de bewaring van schepen op zich namen, wat dan streng verboden werd; deze lieden zouden onverwijld hun taak moeten overdragen aan de officiële bewakers. Ook het gaan naar boord van de opliggende schepen was voortaan slechts bij consent der bewaarders toegestaan. Blijkbaar werd door deze particulieren de aangestelde bewakers een ongewenste concurrentie aangedaan.

De toegang tot de Oude Zijdsaal geschiedde aanvankelijk door de Kraanboom, gelegen naast de Scheepskraan tegenover de Oude Zijdscholk. Door de ingebruikname van de Nieuwe Gracht, als onderdeel der O.Z.waal, was een meer oostelijk gelegen doorvaart in de paalrij gewenst, en in 1540 vernemen we dat een paalknecht belast is met het openen en sluiten van de “boom bij Montelbaen” waarvoor hij jaarlijks een beloning van f2½ van de burgemeester ontving¹⁸⁵. In '43 blijkt dat deze paalknecht tevens belast was met het innen van de reeds vroeger genoemde liggelden voor het havenen van de schepen in de Nieuwe Gracht, nl. één schelling per 100 bruwaets. Dit was de eerste keer dat van een verplichting tot het betalen van havengeld sprake was. In '47 en '48 waren voor de

heffing van dit liggeld reeds een boomsluit met twee handlangers aangewezen¹⁸⁶. Ook het peilen van de uitvarende schepen in het voorjaar geschiedde sinds '47 door de paalknechts, naar aanleiding van het privilege van 21 februari 1545¹⁸⁷ waarbij verboden werd de schepen dieper dan 5¼ Hollandse ellen (3.61m) te ballasten, om het uitwerpen van ballast op het Pampus tegen te gaan. Het peiltarief bedroeg voor de vaartuigen voor de stad 1 stuiver, voor die te Nieuwendam gepeild werden 2 stuiver, voor die te IJdoornikerdam 3 stuiver. De paalmeester ontving daarvan jaarlijks restitutie op zijn pacht als salaris voor genoemde knecht. De bedragen aan peilgeld liepen geleidelijk op van 1£ 7 sc. in '47, tot 6£ 4 sc. 8d. in 1564, het hoogste punt; in '70 werd niets meer uitbetaald.

Nog eenmaal, in januari '43 tijdens de laatste spannende winter van de Geldersen krijg toen gevaar uit het westen dreigde, moesten, ditmaal ten behoeve van de Nieuwe Zijdsaal, ingrijpende maatregelen genomen worden. Twee raden werden gecommiteerd om het geschut van de schepen in die waal te keuren en ter defensie op te stellen; tevens moesten de bewoners van buiten de stad in de vrijheid tussen de Carthuisers en de Heilige Wegpoort, onder de bevelen dier raden rond de schepen aldaar een bijt van 3 roeden wijd komen hakken¹⁸⁸. In juli daar op volgend, toen ook de oostzijde van de stad gevaar begon te lopen, moesten eveneens de vaartuigen in de Oude Zijdsaal zich rangschikken volgens de bevelen van 2 commissarissen, 1 raad en 1 poorter, en moesten zij hun want, takels en touwen afnemen en binnen de stad brengen.

De toenemende ontwikkeling van de scheepvaart en ook een hevige brand op de Lastage, waarbij in 1551 op Sint Nicolaasnacht

¹⁸⁴ Keurboek E, fol. 14. Keur van 28 augustus 1534, vernieuwd op 3 januari '35

¹⁸⁵ Stadsrekeningen 1540, fol. 72, 1541, fol. 102vo en 1542, fol. 100

¹⁸⁶ Ibidem 1547, fol. 102 en 1548, fol. 90

¹⁸⁷ Handvesten v.A., dl. I, p.352

¹⁸⁸ Keurboek E, fol. 81vo. Keur van 14 januari 1543

met veel volk de schepen, liggende in de O.Z.Waal in veiligheid moesten worden gebracht¹⁸⁹, gaven aanleiding tot een eerste uitvoerige keur van 18 augustus '52¹⁹⁰ “beroerende de bewaernisse van de schepen in doudesijdtswael”. Deze keur was aan te merken als het eerste waalreglement en zij heeft steeds als model voor de latere reglementen gegolden. Uit de aanhef blijkt dat het uitsluitend de regeling betrof van de schepen, liggende in de Oude Zijds waal en in de Nieuwe Gracht “achter de Lastaige”. Geklaagd werd over de “quade bewaernisseen de diversse diefverien”, die zich voorgedaan hadden, alsmede over het feit dat de schepen bij storm en onweer elkaar in de weg lagen en zich door wrijven en stoten onderling beschadigden, tot groot nadeel van de schippers en reders aan wie zij toebehoorden. Dat diefstallen in de haven vaak voorkwamen bleek reeds uit een keur van februari 1530¹⁹¹, betreffende “het berghen van de anckers ende touwen”, waarbij bericht werd over de sluwe praktijken van lieden die heimelijk de ankertouwen van de schepen in de walen en in het IJ doorbrandden en doorhakten, om dan tegen bergloon die ankers en touwen weer te gaan opvissen. Ook werden dikwijls koperen schijven, blokken, ijzeren bouten en ander gereedschap uit de vaartuigen vermist; daarom werd verboden geviste of geborgen ankers, touwen, takels of andere gereedschappen te kopen, te verkopen, geld daarop te lenen of bergloon daarvoor te betalen, anders dan bij consent en weten van het Gerecht, op straffe van verbeurte van de gelden en correctie.

Teneinde in de opgesomde misstanden te voorzien werd bij het reglement van '52 bepaald, dat in overleg met enige van de voornaamste reders, vier met name genoemde “goede mannen” als be-

waarders zouden worden aangesteld teneinde de bodems met hun toebehoren in de waal en de Nieuwe Gracht “in alle naerstigheijt ende getrouwicheijt” te bewaren, waarvoor zij als salaris van de hun toevertrouwde schepen 5 stuivers per 100 bruwaets mochten heffen. De op te leggen schepen moesten de bewaarders geleverd worden binnen de boom, voorzien van wrijf houten en touwen, zodanig dat ze goed getuid en gemeerd konden worden alsmede met pompen om ze droog te houden. De boten en schuiten van de schepen moesten buiten de waal blijven, behalve die, benodigd voor het breeuwen en dergelijke werkzaamheden. De bewaarders bleven allen persoonlijk met hun goederen en salaris aansprakelijk voor al de naar oud gebruik in de schepen aanwezige gereedschappen, die hun bij geschrifte overgeleverd werden en die zij bij verlies aan de schippers moesten vergoeden. Het verbod van augustus '34 voor particulieren om schepen in bewaring te nemen en om zonder consent van de bewaarders aan boord der schepen te klimmen of te komen, uitgezonderd voor de schippers op hun eigen schepen, werd herhaald onder bijvoeging dat daarop dezelfde straffen als voor diefstal werden gesteld. Dat dit reglement wel als blijvend en definitief kan worden beschouwd, volgt uit een toevoeging van november '54, waarbij bepaald werd, dat de bewaarders ieder jaar op “Meiavond”¹⁹² door Burgemeesteren opnieuw zouden worden benoemd of wel door anderen konden worden vervangen.

Het is opmerkelijk, dat de zo belangrijke en verantwoordelijke functie van bewaarder zeer spoedig tot misbruiken aanleiding gegeven heeft. In mei '59 werd door een toevoeging¹⁹³ de bewaarders op het hart gedrukt vooral het breeuwen van de schepen niet te bemoeilij-

¹⁸⁹ Stadsrekeningen 1551, fol. 106. Het spijker van mr. Cornelis Dobbensz brandde toen af.

¹⁹⁰ Keurboek E, fol. 180vo

¹⁹¹ Keurboek D, fol. 149vo

¹⁹² De laatste dag van april

¹⁹³ Keurboek E, fol. 181vo in margine

ken, zowel gedurende het opleggen als wanneer in het voorjaar de schepen naar diep water werden verlegd; zij moesten ten opzichte van die werkzaamheden steeds behulpzaam zijn. Ernstiger was de daaraan toegevoegde zeer duidelijke waarschuwing om de schippers geen geld af te persen of hen te “exactioneeren”, waarbij de bewaarders bedreigd werden met arbitrale correctie. Blijkbaar waren over een en ander klachten geuit.

Reeds spoedig na de uitvaardiging van dit reglement was, tengevolge van de sterke toeneming van het verkeer door de bomen, toegang gevende tot de Oude Zijdsaal, een afzonderlijke regeling daarvoor noodzakelijk en uit de keur “Aengaende den bomen in oft uiijt te varen”, van 8 mei ’56¹⁹⁴ blijkt dat het hierbij voornamelijk de binnenlandsvaarders betrof. Vermoedelijk werd de O.Z.Waal in de zomer, als de koopvaarders uit waren, meer en meer als ligplaats voor binnenschepen gebruikt waartoe zij zich door de nabijheid van de stad en het Damrak uitstekend leende. Hierop wijst ook dat met het toezicht op dit verkeer uitsluitend de boomsluiters waren belast en de waalbewaarders daarbij niet werden genoemd. We lezen dat om het aan de grond raken van vaartuigen in de doorvaart te voorkomen, de boomsluiters de te diep geladen vaartuigen de in- of uitvaart mochten weigeren totdat het water voldoende gewassen zou zijn. Niemand mocht de in- of uitvaart door de bomen van de waal hinderlijk zijn of daarin blijven liggen. Uitvarende schepen hadden, evenals vroeger bepaald was (Keur van oktober ’08), in de regel de voorrang boven binnenkomende. De elkaar in de boom passerende schepen zouden moeten uitwijken volgens de bevelen van de boomsluiters. Het verbod van varen met opstaande zeilen tegen de palen om beschadiging daarvan te voorkomen, reeds in

¹⁹⁴ Keurboek F, fol. 17vo

‘32 en ‘33 gegeven, werd weer herhaald¹⁹⁵. Vaartuigen met luiken gedekt, de z.g.n. “dende” schepen zouden tenminste twee halve luiken, één voor en één achter, aan de zijde van de boomsluitershuizen moeten openleggen, tenzij de schipper bevolen werd meer luiken te openen, een maatregel om het toezicht op de lading te vergemakkelijken en het binnensmokkelen van ongewenste gasten te voorkomen. Daarom ook mochten turfschepen niet binnenkomen voor en voordat zij door de boomsluiters, zittende op de binnenboom, bezichtigd en gestoken waren, waartoe zij aan de binnenboom moesten aanleggen. Schepen geladen met riet, hooi en hei mochten slechts binnenvaren met consent van Burgemeesteren. Ten slotte mochten de schippers hun anker niet uitbrengen of zetten tussen de beide bakens bij de bomen op de palen gesteld. De boetes die op de overtredingen stond werden gelijk verdeeld tussen de schout, de stad en de aanbrengrer.

Spoedig na de Alteratie werd op 29 november ‘78¹⁹⁶ een nieuw waalreglement afgekondigd dat, behoudens de na te noemen wijzigingen, vrijwel met het vorige overeenstemde en evenzeer uitsluitend de O.Z.Waal met de Nieuwe Gracht betrof. Er werden ditmaal 6, met name genoemde “goede mannen” tot bewaarders aangesteld; tevens werd er toe overgegaan om 2 raden als “waalmeesters” te committeren¹⁹⁷ die met het oppertoezicht in de waal werden belast, in het bijzonder voor het vaststellen van de meerdere kosten die gemaakt werden voor de assistentie der schepen. Blijkbaar was een opperste gezag van meer verantwoordelijke mannen nodig gebleken. Het salaris van de bewaarders werd verhoogd tot een heffing

¹⁹⁵ Boetes werden daarvoor meermalen opgelegd (Stadsrekeningen 1531 en ‘34). In 1540 poogde een man de palen af te zagen en te stelen, waarvoor hij aan de fabrieksmeester bij een schikking f3 betaalde

¹⁹⁶ Keurboek G, fol. 178vo “van t’opleggen van den schepen in deser stede waele”

¹⁹⁷ De eerste waalmeesters waren de ons bekende raden Marten Simonsz Schuijt en Henrick Olfertsz Fuijck

van 7 stuivers per 100 bruwaets van de opgelegde schepen. Deze moesten in de waal vertuid worden met ankers van achter, zó, dat de “galjoen ende voersteven” tenminste 2 vadem van de palen bleef; ook het varen door de waal naar de schepen, hetzij om touwen te steken of “met appelen en peren” werd verboden. De waal werd nu ’s nachts gesloten. Behalve bepalingen omtrent vuur en licht werden bepalingen gegeven aangaande de regeling van de werkzaamheden op de werven der breeuwers, die langs de waaloever gelegen waren; slechts één schip tegelijk mocht daar gebreeuwd worden en de breeuwers moesten het vaartuig weer op zijn eigen plaats terug brengen of wel zulks tegen vergoeding door de bewaarders laten doen. Dezelfde waarschuwing als in het reglement van ’52 werd de bewaarders gegeven, aangaande het “beschatten ofte exactioneren” van de schippers; eveneens was hun herbenoeming weer op Mei-avond gesteld.

Ondanks de aanstelling van de beide raden als waalmeesters schijnen, na de herleving van de scheepvaart onder het Staatse bewind, de oude verkeerde praktijken van de waalbewaarders weer te zijn opgedoken; we vernemen althans uit een resolutie van oktober ’79 de benoeming van een commissie van 3 raden en 3 poorters met de opdracht “den abuijzen van der waelridders te beteren ende de ordonnantie van die waele te remedieren”¹⁹⁸. Het derde waalreglement, uitgevaardigd op 13 oktober ’81¹⁹⁹, was ongetwijfeld het resultaat van deze opdracht.

Bij dit derde reglement werden in de eerste plaats de bestuursinrichting van de waal, alsmede de tarieven gewijzigd. Aangewezen werden nu twee bewaarders als “oudste waalmeesters” of “oversten

der waalridders”, die onder zich zouden hebben 6 “waalridders”; de oversten kregen de uitdrukkelijke bevoegdheid bij storm, onweer, en nood, werklieden ter assistentie aan te nemen, die door de schepen moesten worden betaald. Het salaris van de waalridders werd weer verhoogd en vastgesteld op één stuiver per last van de schepen in bewaring, bovendien mochten zij voor waakgeld en andere onkosten een halve stuiver per last heffen. In maart ’82 werd aan de waalridders nog vergund, bij verkoop van opgelegde schepen opnieuw het volle waakgeld te heffen. Naast de vroegere voorschriften omtrent trouwe bewaring en het verbod van geldafpersing, lezen we, dat de waalridders elk kwartier door de waal moesten varen om toezicht en wacht te houden en dat ze bij dicht water bijten moesten hakken. Uitvoerige voorschriften golden thans voor het breeuwen van de schepen, welke werkzaamheid bij het zeeklaar maken, gaandeweg een gewichtiger rol ging spelen²⁰⁰. De breeuwers moesten op eigen kosten het water voor hun werven uitdiepen; waren de schepen te groot om voor de werf te liggen, dan zouden de oversten daarvoor een bekwame plaats aanwijzen. Nieuw was ook de bepaling, dat de boomsluiters geen schepen met koopmansgoederen in de waal mochten toelaten dan met consent van de oversten-waalridders; evenzeer was voor het laden en lossen in de waal een expresse vergunning nodig. Opgemerkt dient nog, dat, waar tot nu toe de opgelegde boetes merendeels ten bate van de bewaarders kwamen, in maart ’82 bepaald werd, dat de boetes, opgelegd voor het varen naar de vaartuigen zonder vergunning, verdeeld moesten worden tussen de havenmeester en de waalridders; gedurende de zomermaanden echter waren de boetes uitsluitend voor de havenmeester, terwijl van Kerstmis tot Pasen, tijdens de

¹⁹⁸ Res. Vroedschap IV, 29 oktober 1579. Ook de waalmeester Schuijt zat in deze commissie. Dit was de eerste keer dat de beaarders met de benaming “waalridder” werden aangeduid.

¹⁹⁹ Keurboek H, fol. 100vo

²⁰⁰ De ordonnantie “van de Brauwers” dateerde van 31 juli 1528 (Keurboek D, fol. 134vo)

winterlaag van de bodems, ieder de helft kreeg.

Dit derde waalreglement, waarvan enkele artikelen in maart '92 (aanstelling van nieuwe waalridders), in oktober '97 (ankers bij het binnenkomen binnen boord te nemen en niet voor de boeg laten hangen), en tenslotte in september 1616 (lastgeld te berekenen bij het winterseizoen) gewijzigd werden, heeft gegolden tot 22 juli 1622²⁰¹, toen een nieuw uitvoerig reglement voor de walen in werking trad.

Nadat, zoals we zagen, tijdens de havenuitleg van '91 tot '95 de O.Z.Waal aan de oostzijde aanmerkelijk vergroot was moest op bevel van de Burgemeesteren de bewaking der vaartuigen meermalen worden versterkt. Zo werden in de winter van '95 op '96 12 extra mannen aangenomen, waarvoor extra waakloon mocht worden geheven en het tekort door de stad zou worden gedekt; evenzo in januari '97 en in december 1600. In december 1601 werden 8 of 10 extra wakers bij strenge vorst door de stad betaald.

Opgemerkt dient, dat na het jaar '43 in geen der waalreglementen de Nieuwe Zijdsaal nog werd vermeld; voor het laatst vernemen we van deze waal in een keur van oktober '68, waarbij ze als ligplaats voor de lege lichters en schuiten, die uit het Damrak werden verwezen, werd bestemd. In dien tijd schijnt ze door aanslibbing voor zeeschepen reeds ongeschikt geworden te zijn.

REGELINGEN IN HET DAMRAK, DE GRACHTEN EN VOOR DE PALEN OP HET IJ

Een geheel ander karakter dan de waalreglementen vertoonden de keuren, betrekking hebbende op het overige havengebied. De opzichzelfstaande korte voorschriften, zoals die naar we zagen in de

15^e eeuw waren uitgevaardigd, groeiden in de 16^e snel in aantal en omvang. In het begin betrof het merendeels politionele maatregelen en de aanwijzing van ligplaatsen, daarna werd het streven merkbaar de afzonderlijke keuren tot reglementen of ordonnantie's samen te voegen. Bij het nagaan van de voorschriften zal blijken, dat de snel groeiende scheepvaart, in het Damrak een sterk toenevende ophoping van vaartuigen deed ontstaan waartegen steeds dwingender bepalingen moesten worden gemaakt teneinde het verkeer aldaar te ordenen en te ontlasten. Vooral tegen de lege lichters en schuiten die vaak nodeloos in het Damrak bleven vertoeven moest herhaaldelijk worden opgetreden en tot 7 maal toe werden daaromtrent nieuwe voorschriften gegeven. Afgezien van keuren van ondergeschikt belang, alsmede die welke ten behoeve van de verdediging in oorlogstijd werden bevolen, zal hierna volgend een overzicht worden gegeven van die voorschriften en ordonnantie's, waaruit de geaardheid van het scheepvaartverkeer van de haven duidelijk spreekt. Geen melding zal o.m. worden gemaakt van het talrijke malen voorkomende verbod van het laten liggen van schepen "in de grond"; ook de veelvuldige regelingen omtrent het branden van vuur en licht, waarbij oorlogsgevaar, lange droogte (1536 en '55) en grote toevloed van schepen (1532 en '55) van invloed waren, blijven verder onbesproken, alsook de maatregelen voor het uitdiepen van de grachten.

Met enig gezag waren in de eerste helft van de eeuw in de haven en de wateren alleen de boomsluiters bekleed; zo moesten deze in november '21 toezien, dat de schuitenvoerders geen personen zonder consent in of uit de stad voerden. Eerst in het midden van de eeuw (1556) werd van het ambt van havenmeester gewag gemaakt, meer in het bijzonder voor het toezicht in het Damrak; later strekten zijn

²⁰¹ *Handvesten v.A.*, dl.III, p.762

bevoegdheden zich ook over de grachten, de Amstel en ten dele over de O.Z.Waal en het IJ uit.

Nadat in 1504, '07 en '08 keuren waren gegeven aangaande de misbruiken van de lichterschippers ten opzichte van de kooplieden, de ligplaats der Camper- en andere schepen in het Damrak en betreffende de uitvarende schepen die de voorrang verkregen boven de binnenkomende schepen – een eerste verkeersmaatregel – werd op 22 december 1509²⁰² een belangrijke tweeledige ordonnantie uitgevaardigd, handelende “van de binnenlantsvares” en “van den schuijtvuerderen ende scipheren varende tusschen Sparendam etc.” De voorschriften van de binnenlandsvaarders hielden geheel verband met de belangen van de handel; de schippers mochten geen “vennescap” met elkaar hebben, geen goederen buiten hun “denne”, nl. op de luiken, laden terwijl de gezworen keurmeesters jaarlijks voor de vaartuigen een peil moesten vaststellen opdat ze niet te diep beladen zouden worden. De schuitenvoerders, gesplitst in grote en kleine, deels varende “aan de dijk” (dijkschuitenvoerders) d.w.z. met personen van en naar de schepen, deels varende met goederen uit de schepen gelost kregen hierbij een uitvoerig tarief; eveneens werd een personentarief vastgesteld voor de schippers in het veer op Spaarndam. Voor deze laatsten werden bij een keur van 3 april 1520²⁰³ “van den scipluijden, everluijden ende wagenaers vaerende tusschen Harlem etc.”, tengevolge van gepleegde misbruiken die de “varende mannen” ernstig schaadden, de voorschriften verscherpt en het tarief verhoogd. In mei '21 werd bepaald dat de sluizen onder de Middeldam ruim en vrij gehouden moesten worden en met minstens 5 of 6 schuiten tegelijk daardoor moest wor-

den geschut. Mosselschuiten moesten aan de Vismarkt gaan liggen. In september '21 werd gekeurd dat de lege schepen liggende in het Damrak, bij open water, dit binnen een maand moesten ontruimen. De ordonnantie van de binnenlandsvaarders van 1509 werd op 18 maart '22²⁰⁴ vernieuwd, onder verwijzing naar de oude keur. Ge klaagd werd nu dat ernstige ongeregelheden bij die lieden plaatsgrepen en “dat zij hoere schepen te dijep laden des coopmans goedt t'ontijde ende nat ande marct brenghen meer goets annemen dan zij voeren moghen ende dezelve goeden dan anden vreempden mijden om halff ghelt overdoen” en zo meer. Schepen die vracht aangenomen hadden mochten niet langer dan acht dagen aan de Papenburg liggen; tevens werd de lichters het recht van “voorlichten” gegeven, waarmee zij voorkeur kregen om binnen de vrijheid van de stad alle goederen te mogen innemen voordat vreemde schippers daarvoor in aanmerking kwamen. Daarentegen moesten zij voortaan hun vaartuigen aan een uitgebreider toezicht van de keurmeesters onderwerpen.

Als een eerste meer algemene ordonnantie is de keur van 8 april 1524²⁰⁵ “Beroerende den binnenlantsvaerders oft lichters” aan te merken zoals wel uit de aanhef blijkt, waarin gezegd wordt dat “Hoe wel in voertijden veel ende diverse schone ordinantien gemaekt zijn geweest van de draperije, lichtschepen, binnenlantsvaerders ende anders”, toch weer gebreken aan het licht gekomen zijn. Artikelsgewijs werden nu behandeld de “santschepen, de lichtschepen en de mosselschepen”. De zandschippers werd verboden “voorkoop” van zand te geven; zij mochten slechts hun eigen zand verkopen en ook niet meer dan één schip tegelijk ballasten. De lichterschippers

²⁰² Breen, *Rechtsbronnen v.A.*, p.468 e.v.

²⁰³ *Keurboek D*, fol. 58

²⁰⁴ *Keurboek D*, fol. 82 e.v. “Van den binnenlantsvaerders”

²⁰⁵ *Ibidem*, fol. 95vo

mochten niet “loten” om te lichten; de poorters behielden echter, zoals vermeld, de voorrang boven de vreemde schippers. Bepaald werd dat zij, goederen ingenomen hebbende, aan boord moesten blijven slapen of althans een bekwamen knecht aan boord moesten laten om de goederen “getrouwelijk” te bewaren; zij moesten de goederen brengen waar de koopman het wenste. Wederom werden bepalingen gegeven omtrent de deugdelijkheid van de lichters, die jaarlijks door de keurmeesters moesten worden nagezien. Ook aan de mosselschippers werd het gezamenlijk verkopen van hun waar verboden. Als veiligheidsmaatregel vernemen we dat de lichters bij het passeren van de sluizen verplicht waren hun ankers voor de boeg te laten hangen. In 1527 werden een drietal keuren gegeven omtrent de ligplaatsen in het Damrak; schepen met hout moesten binnen 4 dagen uit het Damrak door de damsluis schieten en gaan liggen bij de Lange Brug op het Rokin. Kort daarop werd voorgescreven, dat alle schepen met hout en baksteen “zonder morren” met het roer naar voren door de middelste damsluis moesten gaan, en ligplaats kiezen bij de Lange Brug. Lichterscheepen geladen met koren moesten lossen tussen de Papenbrug en de Dam, tenzij het koren in de stad op de zolders moest worden “opgedragen”. Geen schepen of schuiten mochten voortaan liggen of overnachten in de gemene vaart tussen de Nieuwe Brug en de Papenbrug. Een veiligheidsmaatregel was, dat de uitvarende schepen minstens twee man aan boord moesten hebben om de vaart niet te stremmen.

Op 16 oktober 1551²⁰⁶ werd ten derde male “beroerende de binnenlantsvaarders” gewillekeurd, thans naar aanleiding van de klachten van de gildebroeders die zich door de vreemde schippers van andere plaatsen ernstig benadeeld zagen. Vooral de Alkmaarse schippers

bleken hun sterke concurrentie aan te doen. Door strenge maatregelen werd nu nogmaals de voorkeur van de poorter-schippers bij het laden der goederen vastgesteld en ook de vreemde kooplieden moesten zich daaraan houden; een uitvoerig vrachttarief werd gegeven opdat de kooplieden zouden weten wat ze schuldig waren; tevens werden voorschriften verstrekt omtrent het op beurt laden en de goede staat van de vaartuigen. Het eerste uitvoerige havenreglement werd gewillekeurd op 6 mei 1556²⁰⁷, strekkende “om te rumen Damrak” en daarbij werden voor de eerste maal aan een “havenmeester”²⁰⁸ verschillende bevoegdheden toegekend. Geconstateerd werd dat het Damrak benauwd en verstopt werd door schepen die daar niets te zoeken hadden; bovendien kwamen weer grote ongeregelde heden bij het lichten voor. Om nu de aandrang van schepen binnen de stad te verminderen werd een schifting gemaakt en we zien dat nu bepaalde soorten vaartuigen werden aangewezen, die buiten de palen op het IJ moesten lossen; dit waren de z.g.n. razeilen en boeiers, die over zee buiten duinen voeren; slechts de kleine zeeschepen en de binnenlandsvaarders mochten nu binnen liggen. In tegenstelling tot het bepaalde van september ‘21 moesten de lege lichterscheepen van 1 mei tot 1 oktober terstond het Damrak verlaten en aan de meerpalen buiten de Nieuwe Brug ligplaats kiezen; de damlopers die op de grachten losten moesten na afloop naar het zuidelijk deel van de grachten gaan. Ook de O.Z.kolk, sinds ‘51 verbreed, moest vrij en ruim blijven, terwijl ten slotte bepaald werd dat de bevelen van de havenmeesters onverwijld moesten worden opgevolgd, op verbeurte van boete die dan voor hem bestemd was.

²⁰⁷ Keurboek F, fol. 15vo

²⁰⁸ *De eerste havenmeester was Jan Poort; in ‘60 opgevolgd door Pieter Henricxz Duijt, die bij het conflict tussen schout Bardsz en burgemeester Dirxsz gevangen gezet werd (Ter Gouw, Gesch.v.A., dl.VI, p.410). Duijt bleef in functie tot ‘74.*

²⁰⁶ Keurboek E, fol. 172

De boetes, gesteld op de overtreding van de overige bepalingen, werden gelijkelijk verdeeld tussen de schout, de stad en de aanbren-ger. Aangaande de lichters werden wederom strengere bepalingen gegeven betreffende hun jaarlijkse keuring. Bij het lichten voor het Vlaak²⁰⁹ moesten zij 5 werkdagen ten behoeve van de koopman blijven liggen; bij het lichten voor Pampus 3 werkdagen. Meerdere ligdagen moesten volgens tarief worden betaald.

Het blijkt dat buiten de Haarlemmerpoort voor de veerschepen die over het IJ van Haarlem en elders reizigers en goederen aanvoer-den sinds jaren met veel kosten een hoofd gebouwd was. In maart '57 werd toen gewillekeurd dat, aangezien dit hoofd door andere vaartuigen dan veerschepen gebruikt werd en met masten, touwen korven e.d., tot ongerief van de reizigers belegd werd, zulks voort-aan op boete verboden zou zijn.

Een zeer uitvoerige keur, genaamd de “Ordonnantie van deser Ste-de havene ende wateren”, bestaande uit 66 artikelen, werd afge-kondigd op 27 april 1562²¹⁰ en zij behelsde naast nieuwe regelingen het merendeel van de bestaande havenkeuren; zo was ook de keur van de binnenlandsvaarders en lichters van '24, handelende over de lichter-, zand- en mosselschepen, meer uitgebreid daarin opge-nomen. Geklaagd werd in de aanhef over de grote ongeregelde-heden die “soe langer soe meer” gebeurden in de havens en wateren, zodat deze daardoor zeer benauwd werden en de vaart daarin door de schippers en schuitenvoerders belet en verhinderd werd. Ook werden de bruggen en sluizen veelvuldig beschadigd en het water verontreinigd en verondiept door het inwerpen van veel vuilnis, harde stoffen, stenen en anderszins.

Om in deze ernstige klachten te voorzien werd thans er toe overge-gaan de indeling van de vaartuigen in groepen met vaste ligplaat-sen strenger en uitgebreider door te voeren dan bij het reglement van '56 was geschied. De lege lichters en vlotschuiten boven de 8 last werden voortaan van 1 oktober tot 19 maart (Sacramentsdag in de Vasten) uit het Damrak geweerd en moesten gaan liggen in de Amstel, aan de palen buiten de Regulierspoort. Bij een aanvul-tingskeur van 6 november '63²¹¹ werd deze termijn uitgebreid tot het gehele jaar, terwijl ze keuze kregen om te liggen in de Amstel of wel in de Oude of Nieuwe Zijdsaal, wat bij keur van april '65²¹² werd herhaald (later vernieuwd) en in oktober '68²¹³ nogmaals ge-wijzigd werd van 12 november tot 19 maart, met dezelfde ligplaat-sen naar keuze. Wat de geladen vaartuigen betrof, die met baksteen moesten net als vroeger door het Damrak schieten naar het Rokin, zo ook die met turf; schepen met fruit kregen thans aangewezen ligplaatsen in de grachten; die met zand of ballast moesten buiten de palen blijven, tenzij ze dadelijk konden worden gelost, behalve van september tot mei wanneer ze binnen mochten liggen.

Ook omtrent de schepen in het IJ werden thans voor het eerst meer uitvoerige bepalingen verstrekt. In afwijking van de keur van mei '30, bepalende dat de ankers van de schepen niet dichters dan 60 voet bij de palen mochten worden geworpen en de boeirepen van de ankers zodanig moesten zijn opgekort, dat de boeien recht bo-ven de ankers dreven, werd thans bevolen, dat de ankers 80 voet van de palen moesten liggen en de achterstevens van de schepen minstens 100 voet daar vandaan. Hieruit blijkt dat de vaartuigen in de “laag” liggende, buiten de palen – evenals zulks in de walen

²⁰⁹ Ondiepte ten westen van Stavoren

²¹⁰ Keurboek F, fol. 92vo

²¹¹ Keurboek F, fol. 92 in margine

²¹² Ibidem, fol. 159. “Beroerende de legerstede van de leedige lichtschepen ende schuijten”.

²¹³ Keurboek G, fol. 10vo. “Nopende tleggen van ledige lichtschepen”.

voorgeschreven was – met de voorstevens buitenwaarts gericht lagen en dat een doorvaart tussen de bodems en de palen voor het verkeer vrij moest blijven. Zulks volgde ook uit het bepaalde omtrent de ligging van de omgeschapen en binnenlandsvaarders die slechts in één rij, dwars van de palen mochten liggen, achter en voor gemeerd, van de Kraanboom tot de Oosterboom en van de Westerboom tot de Haarlemmerboom. Niemand mocht naar de uit zee komende schepen varen voor dat deze aan hun ankers getuid op hun losplaats lagen. Het verkeer door de sluizen werd opnieuw geregeld; mede werd verboden het werpen van afval, vuilnis e.d. in het Damrak, in de grachten of in het IJ. Omtrent het zandballasten, waarvoor in 1509 reeds het hangen van een zeil tussen het schip en de schuit voorgeschreven was, wat in 1512 herhaald werd en waarbij de boetes ten bate van het buitenlandsvaardersgilde kwamen, die daarvoor de palen van de O.Z.Waal moesten onderhouden²¹⁴, werd thans bepaald dat het overschieten van kalk, zand of vuilnis in het Damrak geheel verboden zou zijn; zulks werd alleen toegestaan buiten de Nieuwe Brug of binnen de palen, mits “hangende een dicht zeil tussen beyde schepen omme te verhoeden dat de voors. materie int water nyet en valle”. Het hebben van vuur en licht in de haven en in de walen werd op bepaalde tijden toegestaan, het pekken en teren aldaar bleef verboden. Vermeldenswaard zijn ook de in deze ordonnantie opgenomen veiligheidsvoorschriften. Indien bij het laden of lossen de sprieten in plaats van de wippers gebruikt werden, moesten deze met twee takels of “trijssen” zijn geborgd. Om beschadiging van de huizen en vensters te voorkomen, was het gebruik van de sprieten bij het lossen en laden, zowel in de Oude en Nieuwe Zijdsdolk als nabij de achtergevels van

de huizen bij de Nieuwe Brug, verboden. Daarom ook moesten bij het binnenkomen in de stad de sprieten neergenomen worden en vóór bij het stag worden vastgemaakt. Binnen de palen mochten de schippers bij het varen geen uitgestoken bomen of sprieten hebben, maar moesten zij deze binnenboord leggen; ook mochten geen ankers voor de boeg hangen, tenzij ze met het achterschip vóór binnenkwamen. Ook het varen door de oorgaten van de bruggen op het Damrak gaf blijkbaar tot ongevallen aanleiding. Deze oorgaten waren smalle openingen in het vaste dek van de bruggen, die het mogelijk maakten om met staande masten door de bruggen te gaan, waarbij echter de voetgangers licht letsel konden krijgen. Bij het passeren van de oorgaten werd daarom bevolen dat de schippers tot tweemaal toe moesten roepen: “omme te verhoeden datter niemand en verongevalle int deur schieten van denzelven schepen”. Ook moesten de lopers van de sprieten of de wippers daarom bij de mast worden vastgemaakt en niet achter op het vaartuig. Herhaald werd de keur van 1527, dat bij het uitvaren de schepen tenminste twee man aan boord moesten hebben om de vaart door de stad niet te belemmeren. De opgelegde boetes werden, met uitzondering van die opgelegd voor overtredingen in het Damrak, de grachten en op het IJ, die geheel voor de havenmeester waren, gelijkelijk verdeeld tussen de schout, de stad en eerstgenoemde titularis.

Reeds 6 jaren later, op 12 augustus ‘68²¹⁵, werd opnieuw een ordonnantie betreffende de scheepsligplaatsen afgekondigd, aangeduid als de “Ordonnantie opt liggen van de schepen vaerende door de oorgaten”. Blijkbaar waren de voorschriften van ‘62 onvoldoende gebleken om, zoals het heette “de veele inconveniënten ende peritulen dagelicks gebeurende an den oirgaten bij den schepen daer

²¹⁴ Breen, *Rechtsbronnen v.A.*, p.507

²¹⁵ *Keurboek G*, fol. 10vo

duer varende” te verhoeden. Voorgoed werd thans aan alle kleine schepen en schuiten, zoals dagloners, Gooise en Utrechtse schuiten, verboden door de oorgaten te varen, tenzij ze hun masten gestreken hadden. Aangaande de ligplaatsen werd geordonneerd, dat de haringschepen en schuiten, liggende aan de Haringpakkerij aan het IJ en haring of vis varende naar de schepen op het IJ of in het Damrak tengevolge van de sterk toegenomen drukte voortaan moesten blijven liggen beoosten een “rode paal met aangespijkerde hand”, geslagen bewesten het Roode Blokhuis. Ook bij de veerschepen moest ingegrepen worden; de grote menigte lege veerschepen van Kampen, Zwolle, Hasselt, Zwartsluis, Harderwijk enz., die met 10, 12 of meer uit die plaatsen binnen de stad in het Damrak kwamen en dit overvulden, werd thans bevolen van 1 mei tot 1 oktober, met niet meer dan 2 lege schepen tegelijk in het Damrak te komen liggen. Tenslotte vernemen we meerdere voorschriften omtrent het leggen van puin, balken, aarde enz. op de wallen, bruggen of sluisen wat verboden werd.

Een belangrijke keur werd uitgevaardigd op 24 december 1569²¹⁶ als de “Ordonnantie van den grootschuijvoerders”, waaromtrent, na de keur van 1509, niets meer was bepaald en welke groep thans tot een gilde werd verenigd. Geklaagd werd dat zich “abuijzen” voordeden, tot ernstig nadeel van de handel en de kooplieden. De grootschuitenvoerders – die schuiten voerden, die geboomd werden, geen roeischuiten – moesten poorter van de stad zijn en hun schuit zelf bedienen. Andere bepalingen betroffen o.a. de aanstelling van overliden terwijl, evenals bij de keur van 1509 en later bij een afzonderlijke keur van 1534²¹⁷ voor de dijkschuiten, de verplich-

ting op hen bleef rusten, ten behoeve van de stadswerken aarde of anderszins te moeten laden (eenmaal bij de intrede van het gilde en verder ieder schrikkeljaar), waarvoor zij vergoeding kregen.

In de jaren die volgden na het uitbreken van de beroerten werden, tengevolge van de scherpe inzinking gevolgd door de algehele stilstand van de scheepvaart, geen nieuwe keuren op dit gebied afgekondigd. Ook na de Alteratie van ‘78 werd, zoals vermeld, alle aandacht van de regeerders aanvankelijk aan de stadsverdedigingswerken gewijd. Eerst in mei ‘89²¹⁸ werd, naar aanleiding van de opstopping in het Rokin voor de damsluizen waardoor de uitwatering van de Amstel belemmerd werd, een nieuwe regeling gegeven voor de ligplaatsen van de Rotterdamse, Delftse, Haagse en Leidse veerschuiten; zij werden verwezen achter de Kapel der Heilige Stede op het Rokin.

Op 29 april ‘92²¹⁹, toen de aanleg van de nieuwe oostelijke havens begonnen en de nieuwe omwalling van de stad voltooid was, zodat de oude Singelgrachten voor de scheepvaart beschikbaar kwamen, werd een nieuw havenreglement betreffende “de leghplaetse van schepen ende schuijten” en 13 artikelen omvattende, uitgevaardigd. Weer was daartoe het motief: de grote ongeregelde heden die voorvielen, echter ook de ondiepte in het Damrak terwijl de vaart daar door de schippers, lichterlieden en schuitenvoerders zeer gehinderd werd “tot groot achterdeel ende ongerijff van den gheene die voors. Ammerack gebruijckende zijn”. Alle lege schepen werd ditmaal van 14 maart tot 25 november de toegang binnen de Nieuwe Brug ontzegd, tenzij ze laden moesten. De lege lichters en “crabschuijten” moesten voortaan, zoals vroeger, gaan liggen in de Amstel of in

²¹⁶ Keurboek G, fol. 35vo

²¹⁷ Keurboek E, fol. 14

²¹⁸ Keurboek G, fol. 373, “Legplaats van de Rotterdamsche, Delfsche ende Haegsche schuijten”.

²¹⁹ Keurboek H, fol. 10vo

de Oude Vesten, vanaf Schreihoeck tot de Sint Anthonispoort (Gelderse kade), terwijl de geladen lichters 3 uur nadat ze gelost waren uit het Damrak moesten vertrekken. Lichters en schuiten mochten 's morgens voor 12 uur niet door de Nieuwe Brugsbomen uitvaren, maar moesten door de bomen voor de Oude of Nieuwe Zijdscholk of voor de Haarlemmerpoort. Ook de schepen, schuiten en lichters met ballast of smidskolen moesten het Damrak ontruimen en vaste ligplaatsen nemen in de Oude Vesten (Singelgrachten)²²⁰. Uitvoeringe aanwijzingen werden gegeven voor de veerschepen van Haarlem en van de Waterlandse plaatsen; deze schepen kregen een steiger aan het IJ, tussen de Kruistoren en de Oude Haarlemmerpoort; de Gooise schuiten “met boeckweijtemeel” moesten liggen in de Oude Gracht bij de Anthonispoort, waar de markt gehouden werd; de Friese veerschepen kregen “naer ouder gewoonte” plaats voor het Roode Blokhuis²²¹, slechts het ladende veerschip mocht binnen liggen. De Kamper en Zwolse veerschepen kregen als vroeger hun ligplaats in het Damrak bij het Bierdragershuisje; de Harderwijker en Elburger aan de Guldehandsteiger; ook de vlotschuiten met oosterse en Noorse waren kregen plaatsen in het Damrak. Op bevel van de havenmeester moesten alle lege schepen terstond het Damrak verlaten, anders zouden zij op eigen kosten worden verwijderd, behoudens de te verbeuren boete. Deze ordonnantie werd beëindigd met de mededeling, dat het Damrak ten spoedigste van stadswege zou worden uitgediept.

Toen de grote oostelijke havenuitbreiding haar voltooiing naderde, werd op 27 oktober 1595 opnieuw een ordonnantie uitgevaardigd, ditmaal betreffende “het inhavenen ende opleggen van de schepen

mitten aencleven van dien”²²² waarbij als motief gold: de ernstige verkeersbelemmering door het opleggen van de vaartuigen op onbekwame plaatsen, het varen met opstaande zeilen tegen de palen, het bijhebben van buskruit tijdens het opleggen en ook het ballasten tussen of binnen de palen, wat schadelijk voor het behoud van de diepte was; bovendien waren thans door het stadsbestuur “sekerere bequaeme erven” aangekocht om aldaar schepen en schuiten te timmeren of te vertimmeren. Gebruikmakende van het thans belangrijk vergrote watervlak, werd de ingrijpende maatregel genomen om geen schepen boven de 50 last voortaan meer binnen de bomen, behalve de waalbomen, toe te laten. Deze vaartuigen mochten slechts in de Oude en Nieuwe waal, zijnde deze laatste de oostelijke uitbreiding van de Oude waal, worden opgelegd. De kleinere schepen zouden voortaan niet meer mogen opleggen in de Oude Singelgracht vanaf de Kleine Kraan (op het Kamperhoofd) tot aan Sint Anthonispoort; verder mochten geen schepen of schuiten zeilende door de bomen gaan, of zoals herhaaldelijk verboden was met opstaande zeilen tegen de palen varen of drijven. Het timmeren van nieuwe schepen alsmede het breeuwen, overhalen, verlengen of vertimmeren werd voortaan alleen in de Nieuwe waal en in de beide timmergrachten langs Uilenburg en Marken toegestaan; de schuitenmakers mochten na mei e.k. geen schuiten maken, ophalen of repareren anders dan op Marken. Waren de schepen in afwachting van hun vertimmering of was hun herstelling beëindigd dan mochten ze niet in de toegangsvaarten naar de middel- en achtertimmergracht van Marken blijven liggen. Tenslotte werd het zandballast laden binnen of tussen de palen en in de waal, behoudens consent, geheel verboden en werd aangaande de opgelegde boetes

²²⁰ De turfschepen waren reeds bij keur van 27 augustus '75 naar de Amstel verwezen.

²²¹ Dit blokhuis bestond nog, maar is spoedig afgebroken.

²²² Keurboek H, fol. 53

bepaald dat deze voor de helft voor de schout en overigens voor de geautoriseerde bekeurders, nl. de havenmeester, de waalridders of de boomsluiters zouden zijn.

Met dit havenreglement werden de keuren betreffende het havengebied in de 16^e eeuw afgesloten. Behoudens een keur “van de lichters ende lichterschepen” van 24 april 1598²²³, waarbij opnieuw de eisen, reeds vroeger (1569) aan die vaartuigen gesteld, werden verzaamd en ook voorschriften omtrent de ligplaatsen van die schepen in het Damrak werden gegeven (niet te liggen in de drie middelste gaten van de bruggen en niet vast te maken aan de palen die tegenover de stegen uitkomen), dateert het eerstvolgende havenreglement van 23 juli 1605²²⁴, waarbij weer meer uitvoerige en ingrijpende bepalingen, voornamelijk ten behoeve van het Damrak, werden geordonneerd.

Steeds duidelijker treedt uit deze verordeningen de geweldige opbloei van handel en scheepvaart aan het licht en de gouden eeuw, die Amsterdam zou leiden naar de top van de Europese koopsteden, begon nu aan te breken.

²²³ Keurboek H, fol. 136

²²⁴ Ibidem, fol. 224, “Beroerende tliggen van schepen”.



Oostelijk havengebied in 1625, volgens de kaart van Balthasar Florisz

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

