



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Tussen wal en schip: De Amsterdamse Lastage in de zestiende eeuw

Vliet, J. van der

Citation

Vliet, J. van der. (2006). Tussen wal en schip: De Amsterdamse Lastage in de zestiende eeuw. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 25(1), 23-32. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306006>

Version: Publisher's Version
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306006>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

- 8 P. Sigmond, *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800* (Amsterdam 1989) 186.
- 9 Ernst Pitz, 'Hafenbau und Hafenbetrieb zu Hamburg in hansischer Zeit' in: *I porti come impresa economica. Atti della 'Diciannovesima Settimana di Studi'*, 2-6 maggio 1987 (1988) 328.
- 10 In de praktijk werd de scheidslijn, ook met het keurboek, niet zo scherp aangehouden. J.A. Fruin, *De oudste rechten der stad Dordrecht en van het Baljuwschap Zuid-Holland I en II* ('s-Gravenhage 1882). Fruin geeft een bloemlezing uit deze documenten.
- 11 E. Havers, 'Dordrecht als stad van de wijnhandel in de 15e en 16e eeuw' in: *Vereniging Oud-Dordrecht, Jaarverslag 1997* (Dordrecht 1997) 9.
- 12 G. Renting, *Verdronken land, herwonnen land. Historische geografie van het Eiland van Dordrecht* (Alphen aan den Rijn 1993) 42.
- 13 Van Herwaarden, *Geschiedenis*, 29.
- 14 Mieke van Baarsel, *Van Aardappelmarkt tot Zwijndrechts Veehoofd. De straatnamen van de historische binnenstad van Dordrecht* (Hilversum 1992) 114.
- 15 Van Baarsel, *Van Aardappelmarkt*, 88.
- 16 Van Herwaarden, *Stads geschiedenis*, 16 e.v.
- 17 Renting, *Verdronken land*, 16 e.v.
- 18 J.W.J. Burgers en E.C. Dijkhof, *De oudste stadsrekeningen van Dordrecht 1283-1287* (Hilversum 1995) 12, vel 7-36.
- 19 Burgers en Dijkhof, *De oudste stadsrekeningen*, 58, vel 57-1 e.v.
- 20 Van Baarsel, *Van Aardappelmarkt*, 81.
- 21 J.P.C.A. Hendriks, 'The harbour of Dordrecht. Aspects of narrowing the harbour between the 14th and the 20th century' in: G. De Boe and F. Verhaeghe, eds., *Travel, Technology & Organisation in Medieval Europe: Papers of the "Medieval Europe Brugge 1997" Conference 8* (1997) 128, 129.
- 22 Deze schatting is gemaakt op basis van een kadastrale minuutkaart van 1832. Er was intussen veel veranderd in vergelijking tot de situatie op de gravure in figuur 1. In de loop van de tijd is aan weerszijden van de havenmond ingebouwd. Waar de Grotebrug lag is nu nog maar een klein bruggetje, de Boombrug.
- 23 De Dordtse roede was 3,73 meter. J.M. Verhoeff, *De oude Nederlandse maten en gewichten* (Amsterdam 1983) 19.
- 24 Op de kadastrale kaart van 1832 gemeten is de lengte van de Voorstraathaven 587 meter. Er is ook bij de ingang van deze haven veel veranderd in de loop van de tijd. Mogelijk lag de Logenbrug in de vijftiende eeuw enkel tientallen meters verder westwaarts. Hoe de reetrekken precies gemeten hebben wordt niet verteld. Het verschil kan ook daaruit voortkomen.
- 25 Albert van Engelenhove en Jan Konings, 'Middeleeuwse Dordtse steigers' in: *Oud-Dordrecht 1* (2002) 2-11.
- 26 Burgers en Dijkhof, *De oudste stadsrekeningen*, 54, vel 53-27, 56, vel 55-1.
- 27 Burgers en Dijkhof, *De oudste stadsrekeningen*, 68, vel 64-35 en 72, vel 67-37.
- 28 Havers, 'Dordrecht als stad van de wijnhandel', 3-22, 21.
- 29 SAD, inv. nr. 436, f 63.
- 30 Sigmond, *Nederlandse zeehavens*, 181.
- 31 Fruin, *De oudste rechten I*, 71: 210, 211.
- 32 SAD, inv. nr. 13, f 84v.
- 33 Fruin, *De oudste rechten I*, 73: 215, 216.
- 34 SAD, inv. nr. 485, f 9v.
- 35 Van Baarsel, *Van Aardappelmarkt*, 20 en 104.
- 36 Gezien de omvang van het materiaal, is met behulp van een intern indiceringssysteem van het Stadsarchief Dor-

- recht gezocht op de index 'haven'. Met dank aan de heer R. Benschop en vooral de heer E. Havers voor deze en andere informatie.
- 37 SAD, inv. nr. 6, f 176r.
- 38 De morgenspraak was een gildenvergadering, waar de leden verplicht aanwezig moesten zijn. Adriaan van Vollenhoven, *Ambachten en neringen in Dordrecht* ('s-Gravenhage 1923) 53.
- 39 SAD, inv. nr. 6, f 139r.
- 40 De zuigerpomp is een vinding van de Alexandrijn Ktesibios in de derde eeuw v.C. Ze werden ook door de Romeinen gebruikt en door Arabische ingenieurs verbeterd. Donald Hill, *A History of Engineering in Classical and Medieval Times*, (Londen/ New York 1984) 146, 147.
- 41 SAD, inv. nr. 486, f 1.
- 42 SAD, inv. nr. 6, f 140r.
- 43 SAD, inv. nr. 6, f 140r en f 140v.
- 44 Een vingerlinck was een ringdijk die tijdelijk om een object heen gebouwd werd om water te weren, bijvoorbeeld als nooddijk om een dijkdoorbraak. Hier ging het blijkbaar om reparatie of schoonmaken van werven.
- 45 Van Vollenhoven, *Ambachten en neringen*, 46, 52.
- 46 SAD, inv. nr. 486, f 20.
- 47 SAD, inv. nr. 486 f 29v.
- 48 SAD, inv. nr. 6, f 143v.
- 49 M.J. van Gent, 'Pertijdelijke saken'. *Hoeken en Kabeljauwen in het Bourgondisch-Oostenrijkse tijdperk* (Den Haag 1994) 478. Van Herwaarden, *Geschiedenis van Dordrecht*, 277, 278.
- 50 SAD inv. nr. 6, f 188r.
- 51 SAD, inv. nr. 6, 140 r. Zie ook Fruin, *De oudste rechten I*, 319. Fruin legt geen verband met de havenuitdieping.
- 52 SAD, inv. nr. 393.
- 53 P. H. van de Wall, *Handvesten, privilegien, vrijheden, voorregten, octrooien en costumen; midsghaders senten-tien, verbonden, overéénkomsten, en andere voornaame handelingen der stad Dordrecht: opgezocht, overgezien, met de oorspronkelijke stukken vergeleeken, en met geschied- en oudheidkundige aanmerkingen opgehelderd*, Deel I (Dordrecht 1790) 562.
- 54 Over haar rol in Holland zie de dissertatie van Monique Sommé, *Isabelle de Portugal, duchesse de Bourgogne: une femme au pouvoir au XVe siècle* (Villeneuve d'Ascq 1998).
- 55 Van de Wall, *Handvesten*, 562. Deze klacht maakte deel uit van een lange lijst van klachten van zowel de ridderschap, de ambachten als de landsheer zelf. De houding van de stad mag wel blijken uit het feit dat zij niet aanwezig was bij de uitspraak, omdat ze tot driemaal toe geweigerd had te verschijnen en de boden van de grafelijke raad dermate slecht had behandeld, dat bij de derde dagvaarding niemand meer naar Dordrecht toe durfde te gaan. Deze werd dan ook in Rotterdam afgekondigd. Voor het hele proces zie Van de Wall, *Handvesten*, 556-574.
- 56 SAD, inv. nr. 486, f 28.
- 57 Bart Ibelings, 'Bijdragen van de Zuid-Hollandse dorpen in de Krimpenerwaard aan het verdiepen van de Dordtse haven rond het midden van de vijftiende eeuw' in: *Historische Encyclopedie Krimpenerwaard 21* (1996) 97-100.
- 58 SAD, inv. nr. 6, f 139v.
- 59 L.M. VerLoren van Themaat et al., *Oude Dordtse lijffrenten. Stedelijke financiering in de vijftiende eeuw* (Amsterdam 1983) 106.
- 60 SAD, inv. nr. 486, f 5v.
- 61 VerLoren van Themaat, *Oude Dordtse lijffrenten*, 19.
- 62 SAD, inv. nr. 6 f 187v.
- 63 SAD, inv. nr. 14, f 296r.

Tussen wal en schip

De Amsterdamse Lastage in de zestiende eeuw

JEROEN VAN DER VLIET

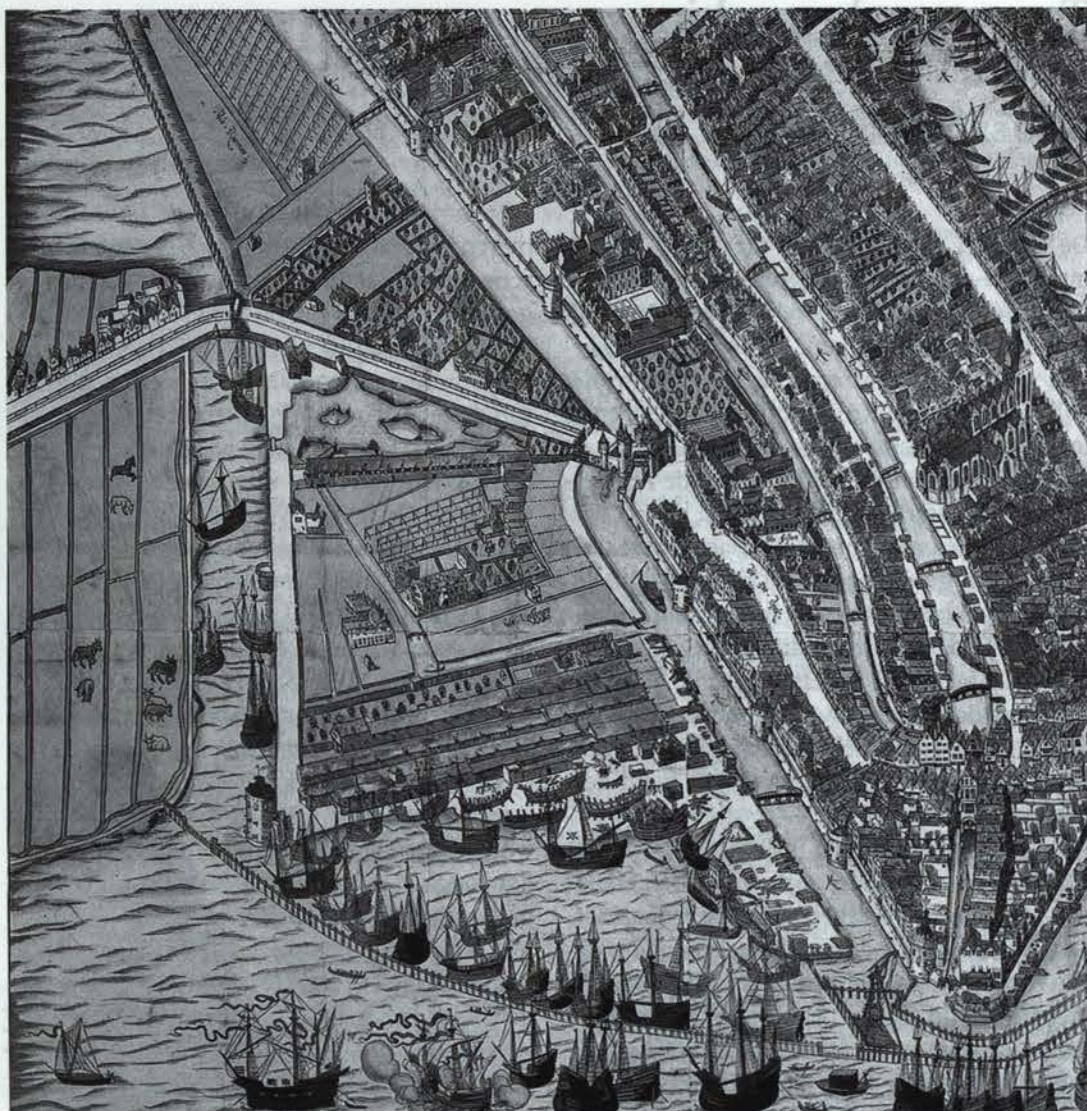
De Lastage, de woonbuurt tussen de Nieuwmarkt en de ranke Montelbaanstoren aan de Oude Schans, is tegenwoordig een oase van rust in hartje Amsterdam. De smalle, hoge gevels van de woonhuizen spiegelen zich in het stille water van de Krom Boomsloot. Groepjes toeristen zitten op bankjes onder de bomen en maken foto's van dit idyllische stukje Amsterdam, dat zo sterk contrasteert met de iets verderop gelegen rosse buurt. Hoe anders was het vijf eeuwen geleden toen dit stukje nog helemaal niet in het hart van de Amstelstad lag.

Het beeld van de middeleeuwse Lastage wordt in belangrijke mate bepaald door het schilderij dat Cornelis Anthonisz in 1538 in opdracht van het stadsbestuur maakte en dat vanaf 1544 ook als ingekleurde prent werd verkocht (afbeelding 1).

Op beide afbeeldingen is de stad te zien met het IJ aan de onderzijde, op de wijze zoals schippers de Amstelstad zagen als zij de rede naderden. De rede, waar de grotere zeegaande schepen voor anker gingen, strekte zich over de volle breedte van de stad uit. Het Damrak, het water tussen de dam in de Amstel en het IJ, vormde een insteekhaven waar kleinere schepen en schuiten afmeerden en lichters de goederen losten die afkomstig waren uit de schepen die op de rede lagen. In de linkerbenedenhoek, buiten de stadsmuur, is een buitendijkse wijk te zien die geheel bestond uit scheepswerven, lijnbanen en andere bedrijfsgebouwen. Dit is de Lastage, het scheepskwartier van de stad. Met oog voor detail heeft Anthonisz de bedrijvigheid uitgebeeld die zich hier op de oevers van het IJ afspeelde. Schepen liggen op hun zij om te worden gebreeuwd. Zelfs de grote, rokende ketels vol hete pek en teer zijn goed te zien. Langs de oever zijn scheepsbouwers bezig met het affim-

meren van diverse schepen. In het water voor de scheepshellingen liggen tientallen schepen afgemeerd. Dit deel van de haven en zelfs de buitenste grachten werden gebruikt als scheepswinterberging. Een palenrij schermde dit deel van de rede af zodat de schepen er redelijk beschut lagen tegen golfslag en kruisend ijs.

De inham van het IJ waaraan de Lastage ligt, wordt de Oudezijds Waal of Oude Waal genoemd. De Oude Waal zou volgens sommige historici zijn ontstaan tijdens de Allerheiligenvloed van 1170, terwijl anderen de oorzaak van het ontstaan zoeken in een dijkdoorbraak tussen 1377 en 1383.¹ Wat betreft de ingebruikname van dit oeverland valt maar weinig met enige zekerheid te zeggen. De eerste aanwijzing dat de Oude Waal werd gebruikt als een ankerplaats stamt uit 1344. In een grafelijke rekening wordt melding gemaakt van een plaats om "van der cogghen te lastaeden".² De naam 'lastage' of 'lastaigie' is hier later vermoedelijk van afgeleid. Ook de Hanzesteden Dantzig en Stettin kenden een Lastage (of Lastadie). In beide gevallen waren dit ook de middeleeuwse scheepsbuurten. Het is de vraag wat we ons bij "lastaeden" moeten voorstellen. Het meest waarschijnlijk is dat de koggeschepen in of bij de Lastage voor anker gingen en dat "lastaeden" betekent dat hun lading werd overgeladen in kleinere schepen en schuiten die de goederen vervolgens de stad in brachten. Van enige infrastructuur op de wal, in de vorm van scheepswerven, lijnbanen, pakhuizen of hijskranen, hoeft toen nog helemaal geen sprake te zijn geweest. J. ter Gouw en C.G. 't Hooft speculeerden over het bestaan van een Lastage in de dertiende eeuw.³ Getuige de vaak aangehaalde beslaglegging op een Amstellandse kogge door de schippers van de stad Lübeck in 1247 en het tolprivi-



Afb. 1. Detail plattegrond van Amsterdam door Cornelis Anthonisz uit 1544 met de Lastage en de Oude Waal. Aan de oostzijde van de stad en buiten de muren bevond zich het scheepskwartier De Lastage. Het gebied bestond uit lijnbanen en scheepswerven. De Oude Waal werd afgeschermd door een lange palenrij. Op de hoek van de Lastage en de Nieuwe Gracht stond een grote verdedigingstoren, de Montelbaanstoren. De Nieuwe Gracht werd in vreedstijd ook gebruikt als winterberging ('winterlaghe') voor schepen. (Collectie Gemeentearchief Amsterdam)

lege van de aartsbisschop van Riga uit 1277, zou Amsterdam al in de dertiende eeuw een levendige handel en scheepvaart op de Oostzee hebben gekend.⁴ Daarom, zo was de redenering, zou Amsterdam over een scheepsbuurt hebben beschikt. En waar zou die anders moeten hebben

gelegen dan langs de oevers van de Oude Waal? H. Brugmans wees in zijn *Geschiedenis van Amsterdam* deze theorieën al van de hand.⁵ Amsterdam stelde in de dertiende en de eerste helft van de veertiende eeuw economisch nog niet zo veel voor. Volgens H.J. Smit waren de Amsterdam-

mers in deze periode voor de nieuwbouw van grotere schepen zelfs nog volledig aangewezen op de werven van Dordrecht. Kortom, historische of archeologische aanwijzingen om een dertiende-eeuwse of een vroeg veertiende-eeuwse scheepsbuurt aan de Oude Waal te veronderstellen, ontbreken.

Het ligt veel meer voor de hand dat de Lastage op z'n vroegst onstond aan het einde van de veertiende eeuw. Tot 1387 was het bouwen buiten de stadsgrenzen simpelweg niet toegestaan. In dat jaar werd de stadsvrijheid van Amsterdam dermate vergroot dat het gebied van de latere Lastage voor het eerst geheel binnen de jurisdictie van de stad kwam te liggen.⁶ Het stadsbestuur gaf toen voor het eerst toestemming in het gebied buiten de in 1380 gegraven Achterburgwallen te bouwen.⁷ In 1404 werd dit besluit bekrachtigd en kreeg Ysbrant Pietersz toestemming zich met zijn gezin in de Lastage te vestigen en er een lijnbaan te bouwen.⁸ Mogelijk was hij de eerste poorter die zich in de Lastage vestigde. De scheepsbouwers en touwmakers zullen de binnenstad pas definitief tussen 1479 en 1503 voor de Lastage hebben veruuld, toen in twee stadskeuren het pekken en teren van touwen en schepen binnen de vesting verboden werd,⁹ waarmee in feite alle brandgevaarlijke activiteiten buiten de in de jaren tachtig van de vijftiende eeuw gebouwde stenen stadsmuur werden gebannen.

DE LASTAGE ALS EEN GEVAAR VOOR DE STAD

Een goed beeld van de Lastage kan pas voor de zestiende eeuw worden geschetst, en wel dankzij de gedocumenteerde problemen die zich toen op en rond de Lastage voordeden. In 1482, met de aanleg van de stenen stadsmuur, was de Lastage een buitenmuurse wijk geworden. Dat bleek niet geheel zonder gevaar, zoals vooral tijdens de Gelderse oorlogen in de eerste helft van de zestiende eeuw (1504-1515 en 1518-1543) duidelijk werd. De hertogen van Bourgondië, tevens graven van Holland, hadden in

de voorgaande decennia hun rijk in noordwaartse richting aanzienlijk uitgebreid. Ook Utrecht en Gelre zagen zij hier graag aan worden toegevoegd. Amsterdam kwam tijdens de oorlogen tussen Bourgondië en Gelre midden in de frontlinie te liggen, met alle risico's van dien. Zowel over land als vanaf zee konden Gelderse troepen de stad aanvallen. Het was het stadsbestuur duidelijk dat de Lastage – met zijn houten bebouwing, tientallen afgemeerde schepen en de grote voorraden brandbare materialen zoals pek, teer, hout en hennep die de scheepsbouwers en touwslagers op het terrein hadden opgeslagen – een zeer aantrekkelijk doelwit vormde, waarmee de hele stad kon worden uitgerookt. Bovendien konden vijandelijke troepen de stadsmuren ongehinderd bereiken als zij Amsterdam aan de oostzijde via de Lastage benaderden. De bebouwing op de Lastage hinderde het vrije schootsveld van het geschut dat op de vestingmuren was geplaatst. Het stadsbestuur nam daarom maatregelen om de schade bij een eventuele aanval in elk geval zoveel mogelijk te beperken. Schepen moesten bij de geringste dreiging elders op de rede worden afgemeerd en van hun brandbare tuig en inhoud worden ontdaan. Het stadsbestuur kon verder besluiten tot een ontruiming van het gebied buiten de vesting, overigens "sonder gehouden te wesen yet dairvoer te geven oft den ghenen die daer getymmert hebben enige recompense te doen".¹⁰ Tenslotte kon de dubbele palenrij in het water voor de stad, die zich van de Lastage in het oosten tot de Haarlemmerpoort in het westen uitstrekte, met schotten en planken worden versterkt. Door een drijvende, lange boom konden de drie openingen in de palenrij worden afgesloten zodat vijandelijke schepen niet ongemerkt binnen konden varen. Deze palenrij was echter de enige verdediging die de stad aan de IJ-zijde kende. De stad mocht dan sinds 1482 met een stenen muur zijn omringd, de haven bleef, op de dubbele palenrij na, open. Hoewel er plannen bestonden om langs de kade eveneens een stadsmuur op te richten – van een dergelijk plan werd in de In-

formacie van 1514 nog gesproken – is het van uitvoering nooit gekomen.¹¹

Toen in mei 1508 het bericht kwam dat een Gelders leger richting Amsterdam optrok, werden in allerijl de gebouwen op de Lastage afgebroken en de restanten in brand gestoken. Groot was de opluchting toen de Gelderse troepen op de Diemerdijk werden verslagen, nog voor zij de stad hadden weten te bereiken. Het stadsbestuur besloot in het daaropvolgende jaar de gracht rondom de stad zes roeden (een Amsterdamse roede was gelijk aan 3,68 meter) te verbreden.¹² Geheel onverwachts vielen Gelderse troepen in december 1512 alsnog de Lastage binnen en staken daarbij een groot aantal schepen die in de Oude Waal voor de winterperiode lagen afgemeerd, in brand. De schade bedroeg maar liefst 50.000 Rijnse guldens.¹³ De aanval maakte pijnlijk duidelijk hoe kwetsbaar de oostkant van de stad was. Op de korte termijn werden in 1513 nieuwe bouwvoorschriften vastgesteld “roerende de tymmeraigen ende thuynen rontomme der stede”. Het niet te bebouwen gebied tussen de vestingmuren en de Lastage werd vergroot tot dertien roeden. Eigenaren van gebouwen die door deze nieuwe regeling in het vrije schootsveld terecht kwamen, kregen vijf maanden de tijd om deze te verwijderen. De delen van de lijnbanen die aan de muurzijde lagen, moesten open gelaten worden. In het vrije schootsveld mochten de bewoners wel moestuintjes aanleggen, maar de schuttingen om de tuintjes heen mochten niet dichter dan negen roeden van de stadsmuur liggen en niet hoger dan vijf of zes voet zijn, tenzij “men die maecte deurschijnich mit sperren oft latten”.¹⁴ Tijdens de wapenstilstand met Gelre, die van 1515 tot 1518 duurde, besloot het bestuur van de stad tot een uitgebreider pakket aan maatregelen om de verdediging van de stad aan de kant van de Lastage te versterken. In 1516 werd aan de oostzijde van de Lastage de Nieuwe Gracht (tegenwoordig de Oude Schans en de Zwanenburgwal) gegraven en werd langs de gracht een wal met een borstwering van Noorse balken en twee blokhuizen

aangelegd om de gracht te beschermen. Op de noordoostelijke hoek van de Lastage verrees een grote stenen verdedigingstoren, de Montelbaanstoren. Aan het fortificeren van de Lastage betaalden de bewoners en gebruikers van de Lastage voor een groot deel mee, wellicht met de belofte dat de wijk later binnen de muren van de stad zou worden opgenomen.¹⁵ In 1517 werd het vrije schootsveld verder uitgebreid tot zestien roeden.¹⁶ Hiermee had de stad tijdens de wapenstilstand met Gelre de meest provisorische maatregelen getroffen en kreeg de Lastage vanaf 1516 het uiterlijk van een voorburch.

In 1530 brak een felle brand uit op de Lastage die de hele wijk in de as legde en ook de stad zelf in gevaar bracht. Het stadsbestuur schrok van de hevigheid van de brand en zag er hierna nog strenger op toe dat de nieuwe bebouwing voortaan aan de geldende regels zou voldoen.¹⁷ Naast de inachtnaam van het vrije schootsveld werd verordonneerd dat er voortaan geen grote voorraden pek en teer, die er op de scheepswerven op de Lastage vanzelfsprekend te vinden waren, onder een afdak mochten worden bewaard. Om het brandgevaar verder te voorkomen werd verordonneerd dat de huizen en lijnbanen op de Lastage voortaan van steen werden gebouwd en voorzien van een hard dak.

In het voorjaar van 1542 dreigde er opnieuw een Gelderse aanval op de stad. In juni van dat jaar besloot het stadsbestuur uit voorzorg alle losliggende materialen en voorraden pek, teer en hout de stad binnen te brengen. Op kosten van de stad werden de bewoners buiten de Sint-Anthoniespoort (de huidige Waag) van lood en kruit voorzien.¹⁸ Een maand later volgde de oproep om ook de huizen op de Lastage gedeeltelijk te ontmantelen, zodat er weer vrij zicht vanaf de stadsmuren was. Ook werd de Lastagiërs opgedragen dat zij 300 tot 400 soldaten zouden inhuren ter bescherming van hun wijk, waarbij de kosten zouden worden gedeeld tussen de bewoners en het stadsbestuur.¹⁹ Nu er sinds 1530 stenen huizen en gebouwen op de Lastage stonden, was een volledige ontruiming niet langer

mogelijk of nam deze te veel tijd in beslag. Maar, waarschuwde het stadsbestuur, als de bewoners de 400 huurlingen niet konden regelen of wanneer deze eerder zouden afzwaaien (“thooff haerwaerts keeren”), zou het stadsbestuur alsnog de gehele Lastage mogen ontruimen.

DE LASTAGE KOMT IN OPSTAND

De geschiedenis van de Lastage wordt na 1538 gekenmerkt door een langdurig juridisch getouwtrek tussen de Lastagiërs en het stadsbestuur. W.H.M. de Fremery beschreef deze processen in 1925 al zeer uitvoerig in *De opkomst der Amsterdamsche haven*, zodat hier wordt volstaan met het weergeven van de hoofdlijnen.²⁰ Wel is van belang kort stil te staan bij de interpretatie van dit conflict. Ter Gouw zag het conflict als een strijd tussen de vooruitgangsgezinde Lastagiërs en de behoudzuchtige stadsbestuurders.²¹ Dat is misschien teveel eer voor de bewoners. Brugmans noemde de Lastagiërs daarentegen een “wat vrijgevochten volkje” dat deed “alsof er geen overheid bestond”.²² Wij zouden tegenwoordig, met de vanzelfsprekendheid van gemeentelijke inspraakavonden en petities, geneigd zijn veel gematigder te oordelen.

De Lastagiërs kregen schoon genoeg van de ontruiming van de Lastage. Zij wilden binnen de veilige muren van de stad worden opgenomen, maar zo lang de Gelderse oorlog voortduurde zou daar geen sprake van kunnen zijn. Toen na de grote brand van 1530 alle woningen en gebouwen op de Lastage uit steen moesten worden opgetrokken, deed zich ook een ander probleem voor. De zwaardere stenen bebouwing zakte weg in de zachte ondergrond, waarop de bewoners hun erven begonnen op te hogen om maar geen natte voeten te krijgen. Vanuit het oogpunt van het stadsbestuur was de drassige bodem rondom de stad in tijd van oorlog juist een sterk punt in de verdediging gebleken. Alleen via drie dijken kon een vijandelijk leger de stad naderen. Dat de Lastage als buitenmuurse wijk een zwak punt

in de verdediging van de stad was, was in 1512 duidelijk gebleken. De ophoging van de erven door de bewoners ontnam de stad ook nog eens het voordeel van een natuurlijk verdedigingsmiddel.

Een tweede probleem was dat de Lastage, sinds deze door een gracht en schans werd omgeven, ook beperkt werd in zijn omvang. De Lastage raakte in de jaren dertig vol. Door dit ruimtegebrek werd in toenemende mate gebouwd in het vrije schootsveld. Zo bleek in 1542 het huis van Burchman Woutersz zich toch deels binnen de zone van zestien roeden vanaf de vesting te bevinden. Hoewel de woning dus niet aan het bouwreglement voldeed, verklaarde het bestuur zich aanvankelijk bereid zelfs de schade voor het afbreken van de woning te vergoeden.²³ Een jaar later bleek er nog weinig schot in de zaak te zitten en werd de toon van het stadsbestuur grimmiger: het “zal straffien ende scerpelicken corrigeren, ten exemple van anderen, dengenen die geresisteert hebben oft willen resisteren de voors. afbreckinge”.²⁴

In 1543 werd in Venlo vrede gesloten met Gelre, dat daarmee werd toegevoegd aan de Habsburgse Nederlanden. Het Amsterdamse stadsbestuur achtte het nu hoog tijd om omvangrijke werkzaamheden aan de vestingmuren uit te gaan voeren. Daarbij zou begonnen worden met het oostelijk deel.²⁵ Daarnaast zag het bestuur geen enkele reden de teugels te vieren wat betreft de bouwbeperkingen op de Lastage. De bewoners van de Lastage zagen nu een kans hun wijk ommuurd te krijgen. Zij stelden een uitvoerig plan op waarbij zij voorstelden de kosten, die werden geraamd op zo'n 162.000 guldens, zelf te vergoeden.²⁶ De burgemeesters vonden dat het ommuren van de Lastage ten koste zou gaan van de bedrijvigheid in andere delen van de stad. Daarnaast zou het ook betekenen dat de brandgevaarlijke scheepswerven en lijnbanen weer binnen de stad kwamen te liggen. Het voorstel om een sluis aan te brengen in de Sint-Anthoniesdijk zou vooral leiden tot het droogvallen van de stadsgrachten.²⁷ Het plan ging van tafel. Wat vervolgens gebeurde,

zette de toon in het verdere conflict: de Lastagiërs maakten hun zaak aanhangig bij de regentes, Maria van Hongarije. Zij verzochten haar het stadsbestuur desnoods te verbieden verder te gaan met de werkzaamheden aan de stadsmuur – en het stadsbestuur voelde zich vreselijk te kijk gezet.

De regentes wees het verzoek af. Sterker nog, zij eiste dat de regels strenger werden nageleefd, dat de erven niet mochten worden opgehoogd, dat alles wat te dicht bij de stadsgrachten en de muren stond, verwijderd moest worden op kosten van de eigenaren én dat de huizen en gebouwen op de Lastage enkel nog met houten wanden en weke daken mochten worden gebouwd. Alleen de nieuwe sluis in de Sint-Anthoniesdijk mocht er komen.²⁸

De klacht bij de regentes had voor de Lastagiërs dus het tegenovergestelde effect. Het had de aandacht van de landsregering teveel gevestigd op de dichtbebouwde, brandgevaarlijke buurt die zo dicht onder de stadsmuren lag. Bovenal had het betrekken van de regentes in wat toch vooral een lokale aangelegenheid was, de relatie met het stadsbestuur behoorlijk onder druk gezet. En die relatie was al niet zo best. In de nasleep van het bloedige Wederdopersoproer dat Amsterdam in 1535 had opgeschrikt, was in 1538 een nieuw stadsbestuur aangetreden en dat werd gevormd door de “sincere, katholieke partij” met aan het hoofd burgemeester Hendrik Dirksz. Dirksz komt uit de bronnen naar voren als bitter, stuurs en rechtlijnig. Hij kon maar moeilijk verkroppen dat de bewoners de voor de Lastage geldende voorschriften en regels zo openlijk aan hun laars laptten. Dat de Lastagiërs hun gelijk vervolgens ook nog bij hogere instanties probeerden te halen, was olie op het vuur. Zo liet hij zich eens tegenover de Lastagiërs ontvallen: “ghyluyden hebt in den Hage geweest, ende versoect an groter meesters dan wy zijn, al waren u huysen hondertduysent gulden, ende al bracht ghyluyden sacken vol redenen ende turffmanden voll bescheets, soe sullen u huysen nochtans aff ende moeten aff.”²⁹

Misschien hadden de burgemeesters in 1545 gehoopt dat met de uitspraak (sententie) van de regentes de kwestie van de Lastage was afgedaan. Niets bleek echter minder waar. Ondanks de dreiging met zware straffen als verbanning gingen de bewoners onverstoort door met het ophogen van hun erven. Wanneer het stadsbestuur de handhaving van de regels ter hand nam en straffen oplegde, kwam het tot rechtzaken voor het Hof van Holland, de Grote Raad van Mechelen en de Geheime Raad te Brussel. Deze procesgang nam zeer veel tijd in beslag, tot groot ongenoegen van het stadsbestuur aangezien niet tot de uitvoering van de sententie van 1545 kon worden overgegaan zolang niet in alle processen uitspraak was gedaan. En die rechtzaken stapelden zich intussen alleen maar op.

Zo was er de zaak tegen Cornelis Boom, eigenaar van een van de grootste lijnbanen op de Lastage. In 1537 had Boom een slootje langs zijn erf mogen graven om spullen van en naar zijn lijnbaan te kunnen vervoeren. Inmiddels maakten ook veel andere Lastagiërs dankbaar gebruik van deze Cornelis Boomensloot (tegenwoordig de Rechte Boomsloot). De sloot kon op last van het stadsbestuur worden gesloten wanneer de veiligheid van de Lastage in het geding was. In die gevallen werd een boom in de sloot aangebracht. Dat gebeurde in 1538, maar Boom opende eigenhandig de sloot weer in 1543. Het stadsbestuur was het daarmee niet eens omdat de bewoners de sloot gebruikten om modder aan te voeren om hun erven op te hogen. De sloot ging weer dicht en bleef dicht. Een andere zaak liep tegen Olfert in den Fuyck, net als Boom eigenaar van een lijnbaan op de Lastage, die illegaal zijn erf had opgehoogd. Het stadsbestuur eiste tegen hem en zijn arbeiders de straf van verbanning uit de stad. Tegen andere bewoners liepen soortgelijke rechtzaken bij de Grote Raad en de Geheime Raad, vier tot vijf in getal, allemaal over het ophogen van de erven of het bouwen binnen zestien roeden vanaf de stadsmuur.³⁰

De juridische kwesties sleepten zich voort tot

in 1551 in de allerlaatste rechtzaak een definitieve uitspraak werd gedaan, in het voordeel van het stadsbestuur. De president van het Hof van Holland, de heer Van Assendelft, was belast met de uitvoering van de sententie van 1545 en bracht derhalve in september 1551 een bezoek aan de Lastage. Hierbij sprak hij zowel met het stadsbestuur als met de bewoners van de Lastage. Tijdens zijn rondleiding bemerkte hij dat de illegale ophogingen zonder een deugdelijk peil zes jaar na dato zeer moeilijk te bewijzen vielen; “probatio difficilis” schreef hij dan ook in de kantlijn van zijn verbaal.³¹ De bewoners gaven zich ook niet zonder meer gewonnen en wezen Van Assendelft op de grote verzakkingen en eisten dat ten minste een ijkpunt werd aangebracht op basis waarvan de erven maximaal zouden mogen worden verhoogd. Het stadsbestuur volhardde echter in zijn standpunt dat er van geen enkele wettige ophoging sprake kon zijn. Aangezien inmiddels niemand meer wist wat het peil van de Lastage in 1545 was, en ook over de breedte van de onbebouwd te laten strook buiten vestingmuren grote onduidelijkheid bestond, achtte Van Assendelft een nieuw onderzoek nodig. Dat onderzoek volgde een jaar later, aan de hand waarvan de regentes in oktober 1552 opnieuw uitspraak deed.³²

Met deze uitspraak hoopte de regentes alle geschillen omtrent de Lastage voorgoed te beslechten en waar nodig de verdere gang van zaken door te verwijzen naar het lagere Hof van Holland. Nogmaals werden de regels omtrent het bouwen en ophogen van de erven herhaald. Wat betreft de onbebouwd te laten strook buiten de vestingmuren werd een afstand van 25 roeden vastgesteld. Binnen zes weken moesten alle gebouwen die zich binnen 25 roeden van de stadsmuur stonden worden afgebroken. Op naleving van deze regels diende voortaan streng te worden toegezien. Dat de praktijk veel weerbarstiger bleek, blijkt uit diverse berichten in de daaropvolgende jaren.³³

Deze berichten waren blijkbaar verontrustend genoeg, want in 1554 reisde een commis-

sie van het Hof van Holland naar Amsterdam af om te onderzoeken of de afgekondigde maatregelen in de Lastage daadwerkelijk werden nageleefd. Dit bleek niet het geval te zijn, waarop in 1555 een tweede commissie werd ingesteld om ter plaatse, een meetpunt aan te brengen tot waar de bewoners hun erven mochten ophogen.³⁴ Dit was zeer tegen de zin van het stadsbestuur, dat meende dat hiermee de Lastagiërs werden beloond voor hun slechte gedrag.

Gewapend met waterpas en meetroeden bracht commissaris Sasbout van het Hof van Holland in 1556 diverse meetpunten aan waarmee de maximale hoogte van de erven werd vastgesteld. Ook wat het bouwen in het vrije schootsveld betrof, trad Sasbout voortvarend op. Hij liet de fundamenten uitgraven om te voorkomen dat er binnen korte tijd toch weer nieuwe bouwsels op zouden verrijzen.³⁵ Daarmee kwam er na elf jaar lang getouwtrek een einde aan het langlopende geschil en keerde de rust in de Lastage terug.

DE DOLEANTIE VAN 1564

In de jaren zestig bleken de Lastagiërs toch opnieuw hun erven op te hogen en zelfs boven het peil dat in 1555 was vastgesteld. Ook verschenen er weer allerlei bouwsels in het vrije schootsveld. De Boomensloot werd, net als in de jaren veertig, door het stadsbestuur voor straf afgesloten. Tegelijkertijd klaagden de bewoners en gebruikers over de reparatiewerkzaamheden waardoor de Sint-Anthoniessluis, aan de noordzijde van de Lastage, was afgesloten. Tot overmaat van ramp werd in 1564 ook nog een dam in de Singelgracht aangelegd, waardoor de toegang tot de Lastage over het water van alle zijden was afgesloten. Terwijl burgemeester Dirksz in dat zelfde jaar naar Brussel afreisde om toestemming te krijgen om opnieuw tegen de illegale praktijken van de Lastagebewoners op te mogen treden, stelde een groep vooraanstaande burgers een klaagschrift op, de Doleantie, dat

aan regentes Margaretha van Parma werd toegezonden.

In de Doleantie werd onder andere over het bestuur van de stad, de toestanden op de Lastage en het niet uitvoeren van werkzaamheden geklaagd. Het leidt geen twijfel dat de opstellers en de bewoners van de Lastage overleg hebben gehad of zelfs het klaagschrift gezamenlijk hebben opgesteld. Waarom de Lastagiërs toch weer een klaagschrift aan de regentes opstelden, heeft waarschijnlijk te maken met een andere kwestie die in de stad zich voltrok. Burgemeester Dirksz was in een persoonlijk conflict met schout Willem Bardes verwikkeld geraakt. Voor Bardes was de Doleantie een allerlaatste poging om te voorkomen dat het stadsbestuur hem zijn schoutambt zou ontnemen en daarbij trachtte hij zoveel mogelijk medestanders te vinden. Terwijl het conflict, zoals A.J.M. Brouwer Ancher en J.C. Breen het verwoordden, "oorspronkelijk naar het schijnt slechts een veete [was] tusschen deze beide machtige persoonlijkheden, was het langzamerhand een strijd geworden tusschen de regerende familiën en een deel der rijke burgerij. Al wat ontevreden was op de stedelijke regeering, hetzij wegens haar coterie-zucht, haar handelspolitiek of haar godsdienstige gezindheid, sloot zich aan bij den Schout". Regentes Margaretha van Parma gaf Willem van Oranje opdracht de kwestie in Amsterdam uit te zoeken, wat hij in mei 1565 deed. De regentes sprak in augustus een voorlopig vonnis uit inzake de heropening van de Boomensloot.³⁶ In september volgde een uitspraak naar aanleiding van de Doleantie. Zij pakte dit keer de organisatie van het stadsbestuur aan en drong aan op het uitvoeren van werkzaamheden zoals het uitdiepen van de grachten en de Oude Waal, maar wees er op dat de situatie op de Lastage wederom in overeenstemming met de verordeningen moest worden gebracht.³⁷ De Lastagiërs zullen het besluit opnieuw met gemengde gevoelens hebben vernomen.

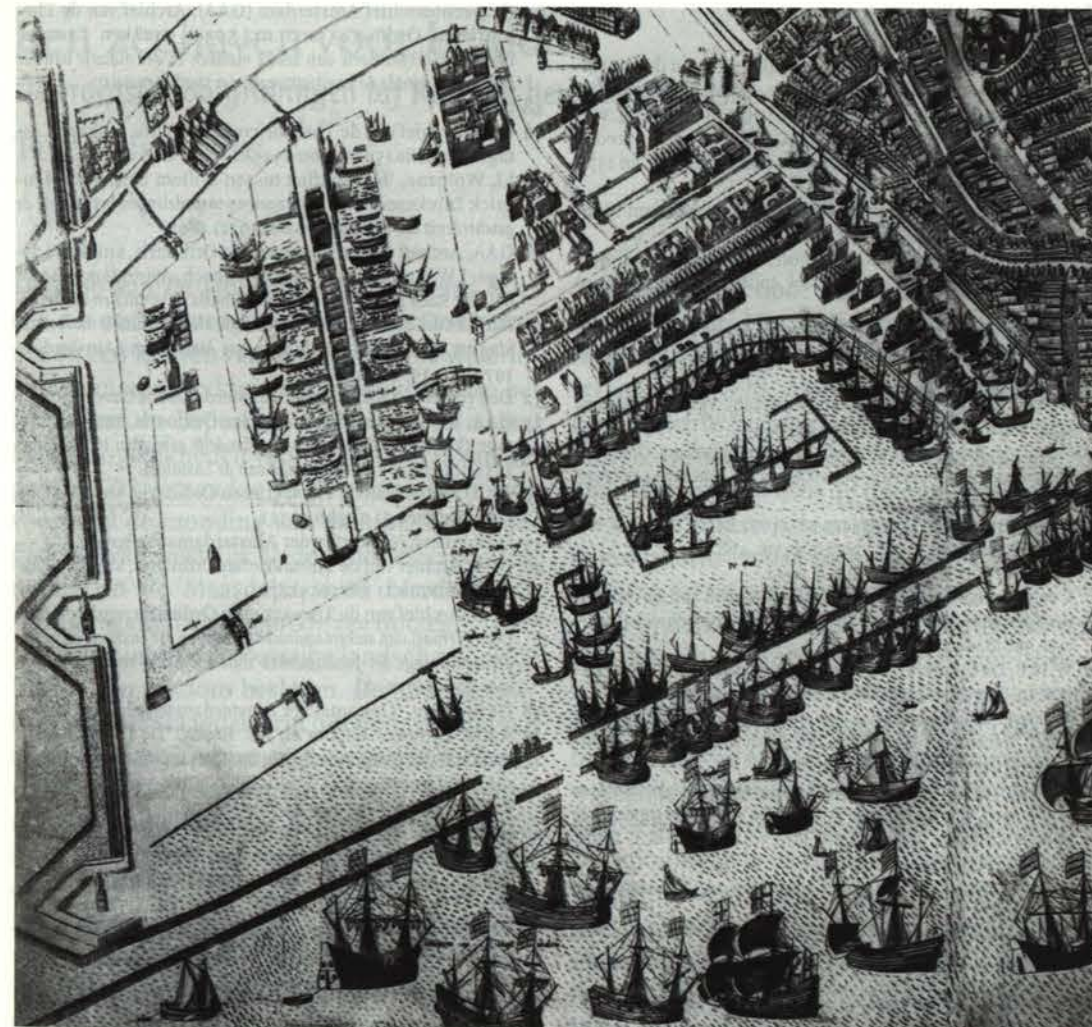
De Lastage kwam door deze uitspraak niet binnen de muren en ook van uitvoering van

het oordeel van de regentes kwam weinig terecht. Een jaar later brak de Beeldenstorm uit en in de daarop volgende jaren hadden zowel het stadsbestuur als de regentes andere zaken aan het hoofd.

EIND GOED, AL GOED?

De Alteratie in 1578, zoals de overgang van Amsterdam naar de kant van de Opstand wordt genoemd, betekende een nieuwe wind in bestuurlijke zaken. Het katholieke stadsbestuur van Dirksz en de zijnen maakte plaats voor een protestants bestuur. Onder de nieuwe burgemeesters komen bekende namen voor, zoals Boom en Bardes. Het zijn de 'zonen van' de illustere Lastagiërs. Dit nieuwe stadsbestuur besloot in 1579 de Lastage te fortificeren en bij de stad te trekken.³⁸ Met deze 'Eerste Uitleg' van de stad kreeg het "vrijgevochten volkje", om de woorden van Brugmans te gebruiken,³⁹ na jaren procederen tegen het stadsbestuur en de landsregering, toch nog zijn zin.

Het zou een te mooi einde zijn van dit verhaal: de zonen maken het werk van hun vaders af. In Amsterdam was echter veel meer gebeurd dan alleen een wisseling van de wacht in bestuurlijke zin. De stad barstte aan het einde van de zestiende eeuw praktisch uit haar voegen. Handel en nijverheid bloeiden als nooit tevoren, vooral na de val van Antwerpen in 1585, en vele duizenden nieuwkomers zochten een betere toekomst in de boomtown aan het IJ. De stad, ingesnoerd in het strakke, stenen korset dat de middeleeuwse stadsmuur was geworden, had dringend meer ruimte nodig. Ruimte voor huizen, maar ook om plaats te bieden aan de vele schepen, werven en pakhuizen. De buiten de muren gelegen Lastage, die in zekere zin al zo lang onderdeel was van de stad, was een van de meest voor de hand liggende lokaties voor nieuwbouw. De grond was er al bouwrijp gemaakt door de illegale ophogingen door de huidige bewoners, er lag al – zij het provisorisch – een gracht omheen en de scheepsbuurt was nu toch



Afb. 2. Detail plattegrond van Amsterdam door Pieter Bast uit 1597 met de Lastage en de Oude Waal. Waar in 1544 nog lijnbanen en scheepswerven op de Lastage waren, staan inmiddels lange rijen met woonhuizen. De scheepswerven zijn verhuisd naar het nieuwe eiland Uilenburg, ten oosten van de Nieuwe Gracht.

(Collectie Gemeentearchief Amsterdam)

te klein geworden om de toegenomen havenactiviteiten voldoende te kunnen faciliteren.

Twintig jaar na de Alteratie was de oude buurt reeds onherkenbaar veranderd. Vergelijken we de kaart van Cornelis Anthonisz uit 1544 met die van Pieter Bast uit 1597 (afbeelding 2) dan valt de ingrijpende transformatie van de oostkant van de stad direct op.

Op de plek waar in 1544 nog koeien graas-

den, liggen scheepswerven op een nieuw rechthoekig eiland, Uilenburg. De karakteristieke lijnbanen, die ooit het beeld van de Lastage bepaalden, zijn allemaal verdwenen. Ze hebben plaats gemaakt voor rijen nieuwe huizen. De Lastage was van Amsterdams belangrijkste scheepsbuurt Amsterdams eerste nieuwbouwwijk geworden.

- 1 J. van Breen, 'De grenzen van de vrijheid en van de omwalling der stad Amsterdam in de XIVe en XVe eeuw' in: *Jaarboek Amstelodamum* 45 (1953) 33; B. Speet, 'Verstening, verdeling en vergroting' in: M. Carasso-Kok (red.), *Geschiedenis van Amsterdam. Deel I: een stad uit het niets; tot 1578* (Amsterdam 2004) 97.
- 2 J. ter Gouw, *Geschiedenis van Amsterdam I* (Amsterdam 1879) 306.
- 3 Ibidem, 7-10, 93-98; C.G. 't Hooft, 'De wording van Amsterdam als zeehaven' in: *Jaarboek Amstelodamum* 27 (1930) 4.
- 4 Ter Gouw, *Geschiedenis van Amsterdam I*, 95; H. Noordkerk en J.P. Farret eds., *Handvesten der stad Amsterdam I*, (Amsterdam 1748) 63-65.
- 5 H. Brugmans, *Geschiedenis van Amsterdam. Van den oorsprong af tot heden* (Amsterdam 1930) 83-84.
- 6 H.J. Smit, *De opkomst van den handel van Amsterdam. Onderzoekingen naar de economische ontwikkeling der stad tot 1441* (Amsterdam 1914) 73.
- 7 Oorkondenboek van Amsterdam tot 1400, ed. P.H.J. van der Laan (Amsterdam 1975) 305-306, nr. 468.
- 8 *Handvesten der stad Amsterdam I*, 11-12.
- 9 J. van Breen, 'De grenzen van de vrijheid en van de omwalling der stad Amsterdam in de XIVe en XVe eeuw' in: *Jaarboek Amstelodamum* 45 (1953) 33.
- 10 W.H.F. De Fremery, 'De opkomst der Amsterdamsche haven' in: *Jaarboek Amstelodamum* 22 (1925) 30.
- 11 *Resoluties van de vroedschap van Amsterdam, 1490-1550*, eds. P.D.J. Iterson en P.H.J. van der Laan (Amsterdam 1986) 29-30 ('Confirmatie opt voer gaende').
- 12 *Informacie up den staet, faculteyt ende gelegentheit van de steden ende dorpen van Hollandt ende Vrieslant om daerna te reguleren de nyeuwe schiltale, gedaen in den jaere MDXIV*, ed. R.J. Fruin (Leiden 1866) 174.
- 13 *Resoluties van de vroedschap van Amsterdam* 29 ('Roerende de Lastaige').
- 14 De Fremery, 'Opkomst der Amsterdamsche haven' 36.
- 15 *Resoluties van de vroedschap* 30 ('Roerende de tymmeraijen ende thuynen rontomme der stede').
- 16 De Fremery, 'Opkomst der Amsterdamsche haven' 37.
- 17 *Resoluties van de vroedschap* 32 ('Hoe nae men der stede muren rontomme der stede mooch tymmeren').
- 18 Ibidem 37-38 ('Roerende de tymmeraije buyten op den Lastaige').
- 19 Ibidem 57 ('All dat II mannen dragen moghen binnen der stede te brengen').
- 20 Ibidem 57-58 ('Roerende de Lastaige').
- 21 De Fremery, 'Opkomst der Amsterdamsche haven' 38-63.
- 22 Ter Gouw, *Geschiedenis van Amsterdam IV*, 416-431.
- 23 Brugmans, *Geschiedenis van Amsterdam* 185-186.
- 24 *Resoluties van de vroedschap* 58-59 ('Den huysen van Burchman Wouters. cum sociis off te breeken').
- 25 Ibidem 66 ('Roerende taffbrecken van den huysen, staende buyten deser stede').
- 26 Ibidem 73 ('Roerende de timmeraije van den nyewe muere bij St. Anthoenispoort').
- 27 Gemeentearchief Amsterdam (GAA), Archief van de Thesaurieren Ordinarius (arch.nr. 5039), stukken Lastage, inv.nr. 219 (Memorie van zekere motiven in der materie van der Lastaige dienende van keijzerswegen der stede gemaect).
- 28 Ibidem.
- 29 GAA, Archief van de Thesaurieren Ordinarius, stukken Lastage (Sententie 15 september 1545).
- 30 J.J. Woltjens, 'Het conflict tussen Willem Bardes en Hendrick Dirkszoon' in: *Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden* 86 (1971) 180.
- 31 GAA, Archief van de Thesaurieren Ordinarius, stukken Lastage; J.W. Bomhof en F.M. Kolvenbach, *Amsterdammers voor de Grote Raad (1465-1580). Procesbundels en vonnissen uit het archief van de Grote Raad (Algemeen Rijksarchief Brussel) met betrekking tot inwoners en instellingen van Amsterdam* (Amsterdam 1977) 24-25, 68, nr. 125.
- 32 De Fremery, 'Opkomst der Amsterdamsche haven' 50.
- 33 GAA, Archief van de Thesaurieren Ordinarius, stukken Lastage (Verbael bij den heere van Assendelft gehouden in september 1551 aengaende die verhoeging van de Lastaige).
- 34 GAA, Archief van de Thesaurieren Ordinarius, stukken Lastage (Sententie 31 oktober 1552).
- 35 De Fremery, 'Opkomst der Amsterdamsche haven' 55.
- 36 GAA, Archief van de Thesaurieren Ordinarius, stukken Lastage (Sententie 11 mei 1555).
- 37 GAA, Archief van de Thesaurieren Ordinarius, stukken Lastage (Verbael van seckere opdracht gedaen op die Lastaige beroerende dopneming der fundamente ende stelle van een peijl daerna men hoechgen mach).
- 38 De Fremery, 'Opkomst der Amsterdamsche haven' 59.
- 39 A.J.M. Brouwer Ancher en J.C. Breen, 'De Doleantie van een deel der burgerij van Amsterdam tegen de magistraat dier stad in 1564 en 1565' in: *Bijdragen en mededelingen van het Historisch Genootschap* 24 (1903) 60-61.
- 40 Voor een gedetailleerde beschrijving van het conflict tussen burgemeester Dirksz en schout Bardes zie: J.D. Tracy, 'Habsburg grain policy and Amsterdam politics: the career of sheriff Willem Dirkszoon Baerdes, 1542-1566' in: *The sixteenth century journal* 14 (1983) 293-319; Woltjens, 'Het conflict tussen Willem Bardes en Hendrick Dirkszoon' 178-199; Ter Gouw, *Geschiedenis van Amsterdam IV*, 431-448.
- 41 Brouwer Ancher en Breen, 'Doleantie' 60.
- 42 GAA, Archief van de Thesaurieren Ordinarius, stukken Lastage (Sententie provisioneel bij den hertoginne van Parma verlaert den 6 Augusto 1565 beroerende den openinge van Boemensloot op de Lastaige deser stede).
- 43 De Fremery, 'Opkomst der Amsterdamsche haven' 62.
- 44 GAA, Archief van de Thesaurieren Ordinarius, stukken Lastage (Resolutie bij de 36 Raden genomen in de jaeren 1579 en 1580 opt fortifieren van de Lastaige en de tverhoegen van de Wale etc.).
- 45 Brugmans, *Geschiedenis van Amsterdam* 185-186.
- 46 Voor een uitgebreide beschrijving van de diverse uitleggen van de stad zie: B. Bakker, 'De zichtbare stad 1578-1813' in: W. Frijhoff en M. Prak (red.), *Geschiedenis van Amsterdam. Deel II-1: centrum van de wereld, 1578-1650* (Amsterdam 2004) 17-47.

Een zeehaven voor Leiden?

De vroegste doorgravingen bij Katwijk herbekeken (1404-1572)

TIM BISSCHOPS

De loop van de Hollandse geschiedenis is er een die sterk door water is bepaald. De Noordzee en een kluwen van rivieren, kleine waterlopen en meren werkten onafgebroken in op het landschap en beperkten zodoende het aantal keuzemogelijkheden voor de bewoners van het gebied. Zo verzandde in het najaar van 1163 voorgoed de monding van de Rijn.¹ Een groot gedeelte van westelijk Nederland tussen de Zuiderzee en de Maasdelta werd hierdoor een rechtstreekse toegang tot de zee ontzegd. Niettemin lag in dit weerbarstige landschap ook de belofte van rijkdom besloten. De middeleeuwse bewoners slaagden erin om door middel van een reeks kunstgrepen het net van waterlopen tot belangrijke vaarwegen om te vormen, uitgestrekte veengebieden te ontginnen, en nieuwe landbouwgronden te winnen. Het cumulatieve effect van deze ingrepen was echter dat Hollands natuurlijke waterhuishouding alsnar meer verstoord werd.² Zeker vanaf 1404 werden inspanningen gedaan om nabij Katwijk aan Zee de Rijn opnieuw met de Noordzee te verbinden. Deze pogingen worden in het historisch onderzoek stevast gezien in functie van een verbetering van Hollands waterhuishouding.³ Maar is deze visie wel terecht?

Nauwelijks een tiental kilometer landinwaarts werd – en wordt nog steeds – de Oude Rijn omklemd door de stad Leiden. Voor die stad propageerde Pieter de la Court in 1659 de inrichting van een zeehaven bij Katwijk en een zeeverbinding via de Rijn.⁴ Waarom zou deze idee anno 1659 nieuw zijn geweest? Het is mogelijk dat Leiden al bij de laatmiddeleeuwse en vroegmoderne proeven om de duinen bij Katwijk te doorgraven een eigen toegang tot de zee beoogde. Deze stelling is gedurfd omdat ze

vooralsnog niet door woordelijk bewijs ondersteund wordt. Het verleden laat zich niet gemakkelijk in woorden vangen en veel van dat verleden zal zelfs voor de meest interdisciplinaire gerichte historicus voor altijd verborgen blijven. De bedoeling van dit artikel is aan te tonen dat er aan en over de drempel der 'moderne tijden' minstens een geschikt klimaat bestond waarin Leidse plannen voor een directe toegang tot de zee konden groeien.

Als onderzoeksperiode werd het tijdvak tussen 1404 en 1572 afgebakend. Dit om de eenvoudige reden dat we de vroegste poging om de duinen bij Katwijk te doorgraven in 1404 aantreffen. In 1572 werden deze plannen ook daadwerkelijk gerealiseerd. In de 170 jaren die deze data scheiden, zijn twee clusters met doorgravingspogingen waar te nemen. Een eerste in de vier decennia na 1404, en een tweede vanaf de jaren 40 van de zestiende eeuw. Bijna een eeuw van schijnbare inactiviteit ligt tussen beide periodes. Hierna worden deze drie fases besproken in het licht van de mogelijkheid én de wenselijkheid van een directe zeeverbinding voor Leiden. Een korte inleiding moet het geheel in zijn bredere context plaatsen.

RIJNLAND, LEIDEN EN HET WATER

Na de definitieve afsluiting van de Rijnmond in 1163 dreigde de waterafvoer richting zee te zullen stagneren. Kort nadien ontstond echter een natuurlijke oplossing doordat het IJ, na de stormvloed van 1170 en 1196, met de Zuiderzee werd verbonden. Daardoor kwam het gemiddelde waterpeil van het nu aan getijden onderhevige IJ lager te liggen en verkreeg Hol-