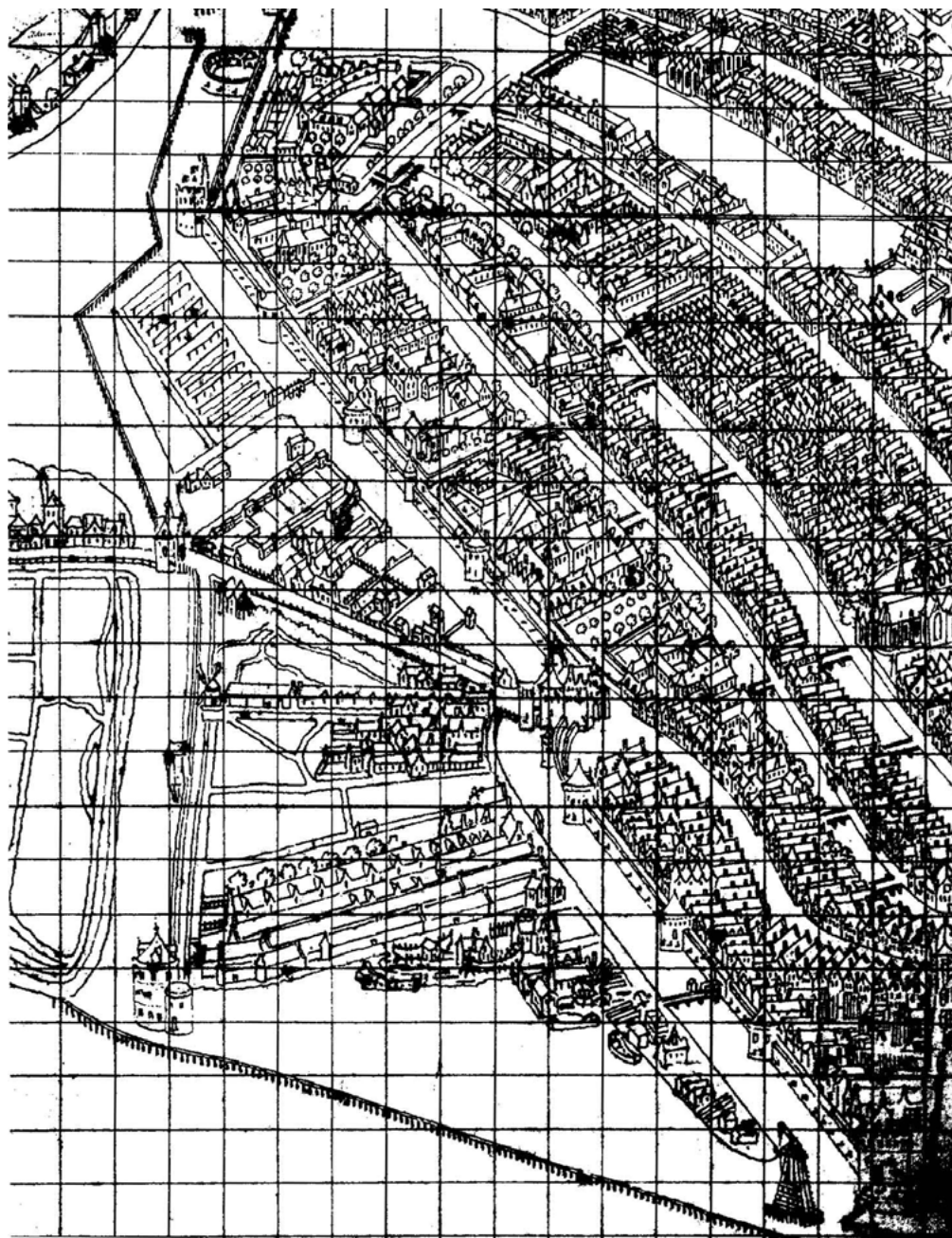


Amsterdam's zeehaven in beweging: de Lastage





Lastage, Lastagie of Lastaasje zijn namen voor een gebied buiten de zeedijk, gevormd door de huidige Zeedijk, Sint Anthoniesbreestraat, Jodenbreestraat en Muijderstraat. Het wordt ingesloten door de huidige Geldersekafe, Waalseilandgracht, Oudeschans en in het zuiden door de Sint Anthoniesbreestraat. De inham die 't IJ hier laat zien is in de twaalfde eeuw ontstaan door een doorbraak van een oudere zeedijk tijdens de Allerheiligenvloed van 1170 of de Sint Nicolaasvloed van 1196. De huidige Zeedijk is dus een inlaagdijk omdat de vernielde dijk met de toen ter beschikking staande middelen niet meer te repareren was. De Lastage was, tot ze in 1579 binnen de stad getrokken werd, drassig buitendijks land in de Amsteldelta, dat nauwelijks voor bewoning geschikt leek. De naam schijnt een algemene term in te houden voor een plek waar schepen, die zonder lading vertrokken op zoek naar een retourlading, [geballast](#) werden. Door het drassige gebied buiten de Sint Anthoniesdijk waren uitwateringssloten gegraven, die het land enigszins begaanbaar moesten houden. De belangrijkste was de Bijleveldsche Wetering, die de basis vormde voor de latere Krom Boomssloot en het westelijke deel van de Rechtboomssloot. Tegen de dijk aan lag een plas waarvan na droogleggen de Snoekjesgracht en de Rotterdammersloot overbleef.

Door een keur¹ van Hertog Albrecht van Beieren kon de Lastage na 1387 als scheepsbouwgebied in gebruik genomen worden. Die industrie, tot dan binnen de bebouwde kom gevestigd, had een

1 Handvest 7-01-1387: de 'stadsvrijheid' wordt uitgebreid tot 100 roeden (mogelijk 368 m Amsterdams maar waarschijnlijker 376 m Rijnlands) buiten de Achterburgwallen, de toenmalige stadsgrens.

deel van de stad al eens in de as gelegd en moest nodig verplaatst worden. De Lastage als scheepsbouwcentrum functioneerde uitstekend tot rond 1425 de stad uitbreidde en dwars door het gebied een stadsgracht gegraven werd, de Geldersekafe. Behalve voor de gracht moest ook plaats gemaakt worden voor schootsveld. Met het krachtiger worden van het geschut schoof dat schootsveld steeds



verder op, ten koste van de industrie in het buitenterrein. Nog vervelender was het verbod de drassige grond op te hogen. Als de steviger bodem zwaardere industrie kon dragen gold dat ook voor vijandelijk geschut en dat moest tot elke prijs voorkomen worden. Op het kaartje links de Lastage eind vijftiende eeuw. Ook al lag de Lastage buiten de ommuring, de ruimte was volledig in gebruik genomen. Er hadden zich scheepsbouw en aanverwante, lawaaiige, stinkende en brandgevaarlijke industrieën gevestigd, er stonden pakhuizen en personeelswoningen. Op het kaartje ziet men

Boven: Zicht over de palenrij rond de Lastage, over de Geldersekafe naar de stadsmuur. Rechts de Schreierstoren en links de Nicolaastoren ter hoogte van de Bantammerstraten. Op de voorgrond de stadskraan.

Links: De Lastage in 1482-98, historiserende bewerking van de kaart van Cornelis Anthonisz met de situatie een halve eeuw eerder.



rechtsonder het Kamperhoofd, midden boven de St.Anthoniespoort (Waaggebouw Nieuwmarkt). Midden links het fort Huis te Mont Albaen, de latere Montelbaenstoren.

De scheepsoplegplek, de Oude Waal, was bij aanvallen vanuit Gelre of Utrecht kwetsbaar, vooral in de winter wanneer vijandelijke troepen over het ijs de stad eenvoudig konden aanvallen. Bij een aanval door de Geldersen in 1508 had men de Lastage zelfs vrijwillig ontruimd en platgebrand en de schepen uit de waal verplaatst naar een westelijker gelegen stuk van het IJ. Gelukkig werd

Boven: Fort te Mont Albaen, de latere Montelbaenstoren

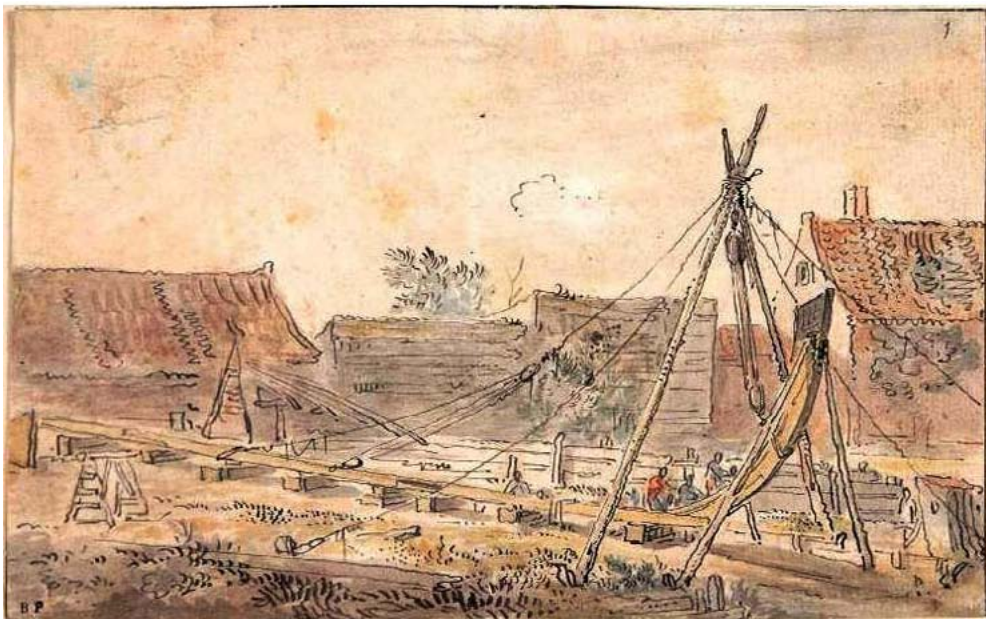
de aanval afgeslagen, maar voor de industrie was het in elk geval desastreus. Toen dat in 1512, '28, '39 en '42 weer gebeurde werd het stadsbestuur nerveus en vaardige diverse keuren uit die de stad beter verdedigbaar moesten maken². Bijvoorbeeld liet de stad alle bebouwing binnen de eerste 60 meter buiten de muren afbreken om het schootsveld niet te belemmeren, toen de eerste industrieën na 1387 uitweken naar de Lastage was 11 meter nog voldoende geweest. Het gebied stond onder militair gezag en er werd streng op toegezien dat het land niet zozeer opgehoogd werd dat het stevig genoeg zou zijn voor zwaar geschut. De ondernemers in de Lastage eisten met recht schadevergoeding voor alle geleden schade.

Ter bescherming van de Lastage werd in 1516-18 een oude Amstelarm (zie kaartfragment p.22 aan de linkermarge) opnieuw vergraven tot Nieuwe Gracht. Er kwam geen burgwal, maar men volstond voorlopig met twee blokhuisen waarvan een op de St.Anthoniesdijk en een fort op de noordpunt: Huis te Mont Albaen (zie afbeelding p.23). Daar tussenin kwam een weermuur van “noorse” balken. Het stadsbestuur maakte verder geen aanstalten de Lastage te ommuren of op te hogen, hoe krachtig de lobby van de Lastagiërs ook was. Twee namen van recalcitrante grootondernemers in de Lastage duiken steeds weer op: Olfert Hendricksz. (in de Fuyck) en Cornelis Pietersz. Boom, de naamgever voor beide Boomssloten en beide eigenaar van vijf lijnbanen in de Lastage, de laatste ook nog een scheepswerfje en een boomgaard. Olfert had tegen de voorschriften zijn land toch opgehoogd en verhard, om bij

² In september 1543 forceert keizer Karel V een wapenstilstand tussen Gelre en Amsterdam; dan eindelijk stoppen de voortdurende schermutselingen maar het maakt geen einde aan de stroom maatregelen die het stadsbestuur neemt tegen aanvallen vanuit Utrecht en Gelre

hoog water zijn lijnbanen droog te houden. Deze heren, vaak tot woordvoerder gemaakt door de overige bewoners van de Lastage, procedeerden tegen het stadsbestuur, tot de landvoogdes en Geheime Raad aan toe. Dat liep zo hoog op dat de stad dreigde een ieder die de keuren bleef overtreden voor een jaar uit de stad zou worden verbannen. In 1545 besloot de stad tot overmaat van ramp grond langs de Geldersekade te onteigenen om die met meer dan elf meter te kunnen verbreden. Tenslotte sloot de schutterij de uitvaart voor de scheepswerf aan de Rechtboomssloot richting Oudeschans om militaire redenen af. De eis van de Lastagiërs was hun land te mogen beveiligen tegen hoog water en compensatie voor geldelijk verlies door het steeds groter wordende schootsveld dat de stad opeiste.

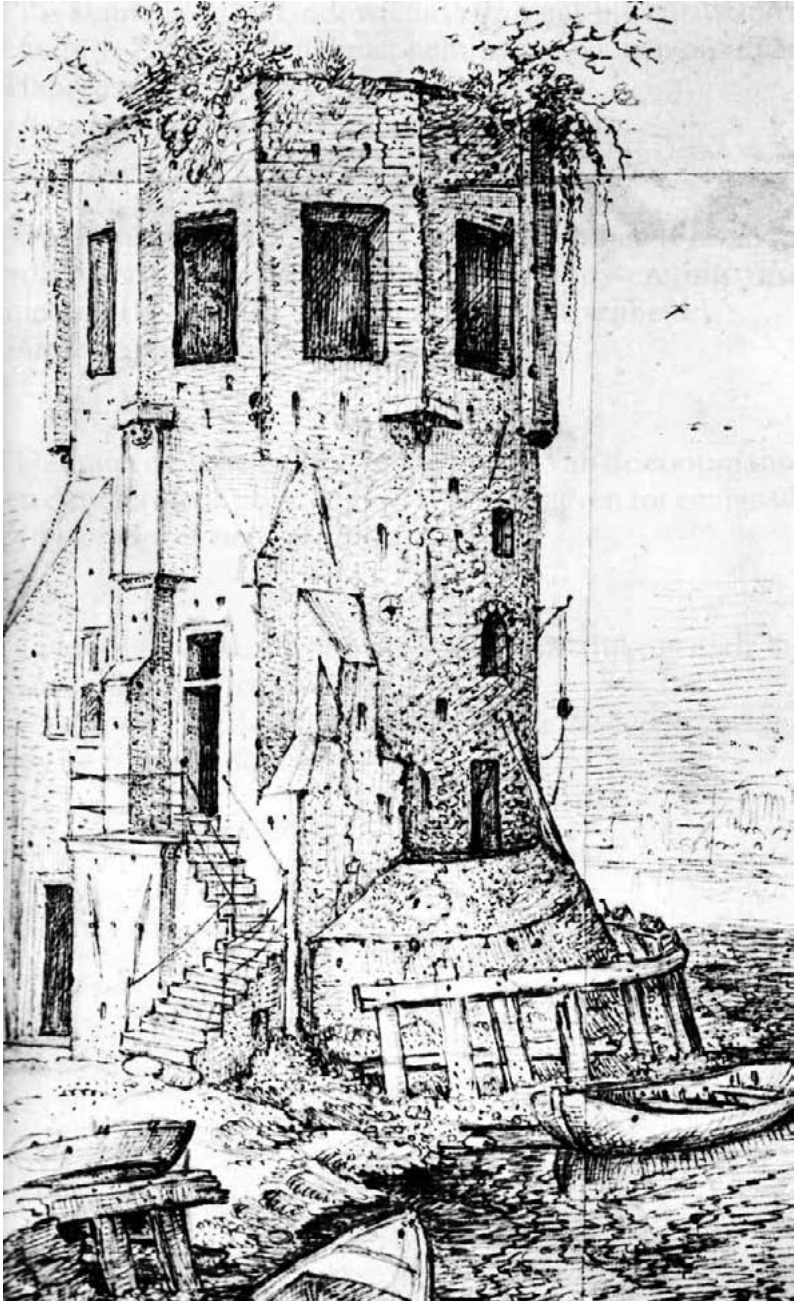
De omslag kwam na 1559, toen de arbitrage in de voortdurende strijd aan de nieuwe stadhouder Willem van Oranje werd opge-



dragen. Die gaf de Lastagiërs in grote lijnen gelijk en adviseerde de landvoogdes in die zin. Zij nam het advies over en gelaste de stad Amsterdam in die zin te handelen, wat door de stad zoveel als mogelijk werd geboycot. De omslag bij het stadsbestuur kwam pas na de Alteratie (1578) toen de oude burgemeesterskliek de stad uit gegooid was. Al snel kwamen ook families, die eerder tot de opstandigen behoorden, op het pluche. Het eerste werk was de versterking van de Lastage, die onmiddellijk na 1579 ter hand geno-

Boven: In 1585 begonnen de werkzaamheden aan de stadsuitbreiding die de Lastage binnen de muren zou brengen. Gelijktijdig werd de oever langs het IJ verbeterd en strak getrokken. Deze kaart van 1625 laat al de nieuw aangelegde werkeilanden Rapenburg, Uilenburg en Marken zien.

Links: Hendrik Avercamp (1585-1634) tekende een kleine scheepswerf, die model kan staan voor de werven in de Lastage.



men werd. Op de oever van de Nieuwe Gracht werd een wal opgeworpen en het fort werd als Montelbaenstoren in die wal opgenomen. Halverwege en op de St. Anthoniesdijk kwamen 'blokhuizen', bewapende versterkingen, net als fort Zwanenburg aan de Amstel. Tevens werden de kades aan de waal door aanplamping strakgetrokken. De Lastage was nu voldoende beschermd maar nog steeds gebied onder militair toezicht. Huizenbouw was theoretisch mogelijk maar de keuren stonden alleen houten laagbouw met een 'week' dak toe.

Ook werd de grond opnieuw verkaveld en dat leverde nog eens jarenlang strijd tussen stadsbestuur en grondbezitters op over de vergroting en waardevermeerdering van de grondstukken, waarvoor de stad geld wilde zien, de zgn. melioratieheffing. De vroedschap had een machtsmiddel achter de hand; onwillige eigenaren konden onteigend worden, waarvoor de stad (van Landvoogd Leicester) octrooi had gekregen. Pas na 1585 werd de omwalling en herinrichting van de Lastage afgerond. In 1586 werd eindelijk per vroedschapsresolutie bepaald dat huizenbouw in steen en in willekeurige hoogte toegestaan werd, zij het dat de commandant van de schutterij nog steeds vergunning moest afgeven.

In diezelfde resolutie werd het stratenplan vastgelegd. Alleen de Ridderstraat en de Notwech (Bantammerstraat?) bestonden toen al, net als de waterlopen die tot Recht- en Kromboomssloot verbreed zouden worden. Nieuw gerooid werden de 'burgwallen' langs die Boomsloten en langs de Geldersekade en Oudeschans. Nieuw waren ook de Jonker-, Konings- en Dijkstraat. De bebouwing is in zeer korte tijd voltooid.

Een en ander impliceerde wel dat de brandgevaarlijke industrie andermaal moest verhuizen. Drie lijnbanen werden nog getolereerd. Dit keer werden ten oosten van de Oudeschans drie eilanden geplempt, opgehoogd en ingericht voor de scheepsbouw. Dat werden de eilanden Rapenburg, Marken en Uilenburg. Die

Links: De Montelbaenstoren rond 1600, voordat Hendrik de Keijser de toren in 1606 opknapte en van een spits voorzag. Meteen na die opbouw begon de toren scheef te zakken. In 1611 werd die met kabels rechtgetrokken en voorzien van een extra gemetselde mantel rond de voet.

plannen waren in 1591 zover gereed dat de uitvoering kon beginnen. Het stadsbestuur wilde echter niet weer deze industrie in een onbeschermd gebied aan z'n lot overlaten, dus wordt in het kader van de Tweede Uitleg – die in het westen van de stad al ver gevorderd was – direct de verdedigingslinie mee ontworpen.

In 1601 waren de nieuwe stadswallen zover gereed dat de oude (Kloveniersburgwal, Singel) afgebroken konden worden. De restanten die ervan overbleven zijn spaarzaam: de Schreierstoren (muurtoren), het Waaggebouw (Sint Anthoniespoort), toren Swijgh Utrecht en de Regulierspoort, waarvan na een brand alleen één toren, de latere Munttoren overblijft. Alle overige poorten van deze omwalling, muur en alle overige muurtorens sneuvelden bij het in-



richten van de wallekanten aan het begin van de zeventiende eeuw.

De Lastage is, zolang het oostelijk havengebied in functie bleef, sterk op de scheepvaart gericht geweest. Tot voor heel kort kwam u hier nog speciaalzaken tegen op dat gebied. De op de Lastage gerooide straten zijn in de loop der tijden flink verpauperd en de aanleg van de metro in de 20^e eeuw deed de rest voor de buurt. Door het massieve verzet zag het stadsbestuur zich genooddaakt de buurt flink op de schop te nemen, zodra de metrosleuf gedicht was. Dat heeft de buurt goed gedaan en ze veranderde in een redelijk aantrekkelijke woonwijk.

Meer weten?

Een zeer uitgebreide studie over het wel en wee van de haven, de Lastage en de walen vond ik in Amstelodamum, jaarboek 22 (1925) van de hand van W. H. M. de Fremery:

<http://www.theobakker.net/pdf/deFremery.pdf>

Een artikelenreeks over de Amsterdamse scheepsbouw met name over de Lastage, in Amstelodamum (1955-'56) door Dr. Leonie van Nierop (PDF).

<http://www.theobakker.net/pdf/scheepsbouw.pdf>

Archeologische vondsten uit de 15e-17e eeuw in de Lastage:

http://www.amsterdam.nl/publish/pages/463760/aar_44.pdf

Links: De Waalseilandgracht met daarlangs de Kromme de Oude Waal en de Binnenkant bleven tot ver in de twintigste eeuw verbonden met de scheepvaart, getuige de vele bedrijfjes en winkels die daaraan ten dienste stonden.

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

