

HISTORISCHE SCHETSEN VAN DE NIEUWMARKTBUURT 4 DE LASTAGIËRS VERSUS DE VROEDSCHAP

Bijna vijftig jaar hebben de Lastagiers van de 16e eeuw het aan de stok gehad met de vroedschap, het toenmalige college van burgemeester en wethouders van Amsterdam. Daarbij vergeleken verbleken de metroellen, hoewel het ook iets vertelt over een traditie van verzet in dat deel van de Nieuwmarktbuurt, dat vroeger algemeen bekend stond als de Lastage. Rond 1500 leefden zij er al: eigenaars vanerven en erven, de geerfden der Lastage, kortweg Lastagiers geheten. Zij waren niet de eerste de beste, want ze behoorden tot de rijkste burgers van het kleine Amsterdam.

Oorspronkelijk was hun deel van de stad rietland buiten de dijk geweest. Tussen de huidige Dijkstraat en de Sint-Anthonisbreestraat lag zelfs een moeras. De Lastage had geen vaste grond onder de voeten en moest voortdurend opgehoogd worden om weerstand aan het water te kunnen bieden. Toch was deze zompige plek belangrijk voor de stad, want het was de werkplaats van de scheepsbouw. Er stonden werkloodsen, lijnbanen en enkele huizen. Hier werden de schepen gebouwd, gerepareerd en ook geballast, wat de buurt haar naam Lastage opleverde.

Het water was niet de enige vijand van de buurt. De Lastage lag volledig onverdedigd ten oosten van de stadsmuren en was daardoor kwetsbaar voor aanvallers. Dat waren meestal de Gelderschen, die in 1512 de hele Lastage en de schepen in de Waal platbrandden:

"Die Ghelders ende die Fransoysen,
Die sijn daer om bekant.
Sy branden ende sy roofden
Op dit Boergoensche lant."

Dergelijke aanvallen maakten duidelijk dat de fortificatie van Amsterdam grondig moest verbeteren. De muren, en de poorten en torens daarin, moesten versterkt of zelfs geheel vernieuwd worden. Na het einde van de zogenoemde Geldersche oorlog (1543) wilde men hiermee beginnen langs de Nieuwe Uyterstegracht (de Gelderse Kade), waar de originele stadsmuur stond. Tegen dit plan kwamen de Lastagiers in verzet.

De Lastagiers pleitten ervoor geen geld te verspillen aan de Sint-Anthonispoort, de Schreierstoren en de muur ertussen. In plaats daarvan wilden zij de verdedigingswerken verplaatsen. Zij stelden voor een nieuwe poort te bouwen bij het blok-

huis aan de Nieuwe Gracht, tegenwoordig de Sint-Anthonissluis, en een muur met torens om de Lastage heen te bouwen. Ter vervanging van de Gemeenelandssluis onder de Anthonispoort zou er een schutsluis moeten komen bij de nieuw te bouwen poort. De handel en scheepvaart zouden door het plan worden bevorderd en de Amstel zou een betere afwatering krijgen. De Lastagiers wilden hun plan zelf betalen, mits zij de inkomsten uit het project zouden ontvangen totdat zij hun investering eruit hadden. De scheepsbouwers trokken de beurzen om de geraamde 162.000 gulden op tafel te leggen.

De burgemeesters van Amsterdam keurden het plan echter af, zodat de Lastagiers zich moesten richten tot de landvoogdes, Maria van Hongarije, die namens Karel V de Nederlanden vanuit Brussel regeerde. Ze vroegen haar om de burgemeesters van Amsterdam te verbieden door te gaan met het werk aan de Anthonispoort, en eerst een uitspraak te doen over hun plan voor de Lastage. De ambtsdragers van Amsterdam bleven niet stil zitten en zonden ook een brief aan Maria waarin ze betoogden dat het plan van de Lastagiers waardeloos was. Om hun argumenten kracht bij te zetten voegden ze bij de brief een landkaart, die ze hadden laten maken door Cornelis Anthoniszoon.

In hun brief droegen de burgemeesters vier bezwaren aan tegen het in hun ogen onzalige Lastageplan. Het water zou uit de rest van de stad wegstromen als gevolg van een nieuwe sluis; de handel in andere delen van de stad, met name op de nieuwzijds, zou kapot gaan als de Lastage binnen de muren werd gehaald; de kosten van het plan waren door de Lastagiers veel te laag geraamd; en de vaak gevaarlijke werkzaamheden in de Lastage zouden een groot brandgevaar voor de rest van de stad opleveren. In zijn geschiedenis van Amsterdam, gepubliceerd in 1884, typeert de historicus Ter Gouw de bezwaren van de burgemeesters als "bekrompen behoudzucht". Volgens hem stond het bij de bestuurders op het stadhuis vast dat zij "niet in de plannen der Lastagiers (zouden) treden, maar de stad binnen de oude muren houden wilden". Het was aan de landvoogdes om dit conflict te beslechten.

Maria van Hongarije had in het verre Brussel geen weet van de Lastage en de perikelen van zijn bewoners, en vroeg de stadhouder van Holland en de heer van Assendelft, om een onderzoek in te stellen. In juni 1545 ontving de stadhouder, toen hij in Utrecht verbleef, een uitnodiging van de burgemeesters van Amsterdam om de Lastage te komen inspecteren. De stadhouder vond de zaak kennelijk niet echt belangrijk, want hij kwam pas in augustus kijken wat er aan de hand was. Het verhaal gaat dat de stad Amsterdam de stadhouder en zijn commissarissen behoorlijk in de watten legde. Zijn verblijf werd geheel door het stadsbestuur betaald en hij kreeg een behoorlijke voorraad Rijnse wijn "voor dienst aen de stad gedaen", voor hij weer naar Utrecht terugkeerde. Het was dan ook niet zo vreemd dat het advies

van de onderzoekscommissie aan de landvoogdes, de kant koos van de burgemeesters.

Op 15 september 1545 wees de landvoogdes vonnis. De door de burgemeesters gewenste sluizen moesten worden gebouwd en het werk aan de stadsmuur langs de Nieuwe Uysterstegracht kon worden voortgezet. Bovendien moest de gracht zelf, aan de kant van de Lastage, ruim tien meter breder worden gemaakt, zodat de Lastagiers al hun huizen, lijnbanen en loodsen tien meter naar achteren moesten verplaatsen. Hun land mocht niet worden opgehoogd en stenen huizen of bouwwerken waren verboden. Met genoegen maakten de burgemeesters op 6 oktober het besluit van de landvoogdes in de stad bekend, en ze kondigden aan dat alle bouwwerken en materialen die na twee weken nog binnen tien meter van de gracht lagen, verbeurd zouden worden verklaard. De Lastagiers leken verslagen door het stadsbestuur, maar ze gaven de moed niet op.

Een lange reeks processen tussen de Lastagiers en het stadsbestuur kwam op gang. Het stadsbestuur beschikte daarbij over de stadskas en de Lastagiers over hun aanzienlijke inkomsten uit de scheepsbouw. In 1548 besloten de Lastagiers de architect Marcus Verona in de hand te nemen, die een kaart moest vervaardigen waarop hun plan uit de doeken werd gedaan. Het stadsbestuur reageerde onmiddellijk en stuurde de artillieriemeester op Marcus af om de kaart van hem af te troggelen. Voor het grote bedrag van twee Vlaamse ponden ging Marcus overstag. Cornelis Anthoniszoon had voor zijn kaart, vier jaar daarvoor, nog geen halve pond ontvangen. Het was het stadsbestuur kennelijk ernst de plannen van de Lastagiers te dwarsbomen.

In 1551 verrichtte de heer van Assendelft een tweede onderzoek, in 1552 gevolgd door de heer van Abbenbroek. Ook Abbenbroek logeerde op stadskosten in Amsterdam, werd overladen met Rijnse wijn en patrijzen, en adviseerde opnieuw de landvoogdes om de burgemeesters van Amsterdam te steunen in de slepende Lastage-kwestie. Een nieuw vonnis van Maria van Hongarije verbood bebouwing binnen 90 meter van de stadsgracht. Daarbuiten mocht slechts met hout worden gebouwd en ook de erven van de Lastagiers mochten niet worden verhoogd. Later werd het verbod nog verscherpt: de schoorstenen in de houten huizen mochten ook niet van steen worden gemaakt. De Lastagiers bleven de zaak aanhangig maken bij de Geheime Raad, de Landvoogdes en de burgemeesters, maar hun pogingen waren tevergeefs.

De belangrijkste vraag is natuurlijk waarom de burgemeesters zo vijandig stonden tegenover de Lastagiers. Immers, de Lastage was een bedrijvig gebied en zijn rol in de scheepvaart was van groot belang voor de economie van Amsterdam. Als de scheepsbouwers maar een hutje wilden bouwen om gereedschap in op te slaan,

of om in te schuilen en te slapen, dan werden zij voor toestemming verwezen naar Brussel. Pieter Corneliszoon Hooft, die meer dan een halve eeuw later de geschiedenis van deze strijd om de Lastage optekende, gaf de volgende verklaring. Zodra er sprake van was dat de Lastage binnen de stad zou worden getrokken, zou een burgemeester aan een Lastagier hebben gevraagd om hem zijn grond te verkopen. De burgemeester dacht daar zijn voordeel mee te kunnen doen. De grond op de Lastage zou immers in waarde toenemen als deze binnen de stad kwam te liggen. De Lastagier zou de burgemeester op botte wijze hebben duidelijk gemaakt dat er van verkoop geen sprake kon zijn, waarop de burgemeester woedend uitriep: "Dan zal 't (de Lastage) ook niet binnen raken!" Wie die burgemeester was is niet duidelijk, maar het kan Hendrik Dirkszoon of Gerrit Teeuws zijn geweest.

De al eerder aangehaalde historicus Ter Gouw gelooft niet in het verhaal van Hooft. Volgens hem waren de burgemeesters nooit van plan de Lastage binnen de stad te trekken. In een proces voor de Geheime Raad beweerden de Lastagiers wel dat er mondelinge beloften van die strekking waren gedaan door de burgemeesters. Daarbij verwezen zij echter naar gebeurtenissen in het jaar 1516. Het verhaal dat Hooft vertelt speelt niet eerder dan in 1554, toen Gerrit Teeuws voor de eerste maal burgemeester van Amsterdam was. In die tijd was er zeker geen sprake van dat de stadsbestuurders de Lastage binnen de muren wilden hebben. Als Ter Gouw gelijk heeft klopt het verhaal van Hooft niet. Ter Gouw meent dat de strijd tussen burgemeesters en Lastagiers er een was tussen "behoud en vooruitgang". De Lastagiers zouden een bedreiging zijn geweest voor de macht van het stadsbestuur. Door hun rijkdom en hun voorname positie in de scheepsbouw maakten de Lastagiers aanspraak op bestuurlijke functies. Om op het regeringspluche te blijven zitten moesten de burgemeesters de Lastagiers wel dwarsbomen.

Gedurende 1554 en 1555 voerden de Lastagiers weer een proces bij de Geheime Raad. Na een tweede onderzoek door Abbenbroek, die kort daarna overleed, droeg de Landvoogdes Gerrit van Assendelft en de raad Sasbout op om naar de Lastage te gaan. Zij moesten de hoogte van de erven onderzoeken en markeren, en bovendien moesten zij de in de grond achtergebleven fundamenten van oude huizen verwijderen. In mei 1555 volgde alweer een uitspraak van de Geheime Raad ten nadele van de Lastagiers. Het is bekend welke goederen het Amsterdamse stadsbestuur in die tijd naar Brussel stuurde, waar de Geheime Raad zetelde. Oosterse hammen, jopenbier, Rijnse wijn en ladingen eikenhout moesten de leden van de Raad gunstig stemmen. Aan hun vrouwen gaf het stadsbestuur satijn cadeau, met de kennelijke hoop dat de dames hierdoor en hiermee hun mannen zouden beïnvloeden ten gunste van het standpunt van de burgemeesters.

Assendelft had inmiddels zijn buik vol van de Lastage en droeg zijn taken over aan Sasbout. Deze ging, met onder andere zijn secretaris Filips van Uytwijck, in juli 1556 naar Amsterdam om de klachten van de Lastagiers aan te horen. Die waren bekend: hun land spoelde langzaam weg terwijl ze het niet mochten ophogen. Het weghalen van oude fundamenten, die de grond nog een beetje op zijn plaats hielden, zou de zaak alleen maar erger maken. Sasbout, met in zijn gevolg de burgemeesters en enkele werklieden met waterpassen, ging op de Lastage rigoreus maar redelijk onpartijdig te werk. In de Anthonispoort en de Montelbaanstoren liet hij ijzeren bouten slaan die als ijkpunt voor de hoogte van het land moesten dienen. Daarbij paste hij de regels van de Landvoogdes strikt toe. Land dat 'te hoog' was moest worden weggehaald, maar huizen die buiten de vastgestelde 90 meter van de stadsgracht lagen mochten blijven staan. De burgemeesters probeerden zoveel mogelijk gesloopt te krijgen op de Lastage, maar Sasbout was niet te vermurwen. Hij voerde de orders van de Landvoogdes uit, niet meer en niet minder.

De strijd tussen de burgemeesters van Amsterdam en de Lastagiers laat zich samenvatten in het conflict over de (Recht)Boomsloot. Cornelis Pieterszoon Boom was een van de rijkste Lastagiers en vader van de latere burgemeester Boom. In 1537 had hij een sloot gegraven die zijn naam droeg en de Lastage van oost naar west doorsneed. De sloot deed dienst om de bedrijven die eraan waren gelegen een afvoerroute voor hun goederen over het water te geven. Het stadsbestuur had Boom toestemming gegeven een gat te maken in het oostelijk deel van de huidige Gelderse Kade, en er een brug overheen te leggen, zodat de sloot aansluiting kreeg op de stadsgracht. Maar in 1538 werd die vergunning weer ingetrokken: Boom moest de brug afbreken en het gat weer dichtmaken. Dat betekende oorlog tussen het stadsbestuur, dat de sloot wilde blokkeren, en de Lastagiers die er een vrije doorvaart wilden hebben.

Het conflict sleepte decennia lang voort tot in 1564, toen de sloot aan beide kanten door de burgemeesters was afgesloten. Boom en tien andere Lastagiers hadden de zaak aangekaart bij de Geheime Raad, die het geschil doorverwees naar de Raad van Holland. Daarop legden de Lastagiers hun zaak voor aan Willem van Oranje, die de Landvoogdes adviseerde ten gunste van de Lastagiers te beslissen. Landvoogdes Margaretha van Parma besloot op 6 augustus 1565 dat de Boomsloot, in ieder geval aan de oostkant, opengesteld moest worden voor de Lastagiers. Zij konden geen rechten ontlenen aan het besluit en de burgemeesters mochten zelfs een boom voor de ingang van de sloot leggen, als deze overdag maar werd weggehaald.

Eigenlijk eindigt het verhaal bij het begin van de Nederlandse Opstand tegen de Spaanse overheersing. Tijdens de opstand werd de Lastage nog eenmaal getroffen door een aanval; ditmaal van de Geuzen onder leiding van Lumey. Daarbij gingen zowel de huizen op de Lastage als de schepen in de Waal in vlammen op. Nadat Amsterdam in 1578 de kant van de opstandelingen had gekozen, kregen de Lastagiers eindelijk hun zin. Amsterdam werd in oostelijke richting uitgebreid tot aan het Rijenhoofd (de latere Kattenburgerbrug, het uiterste oostelijke puntje van de stad aan het eind van de 16e eeuw). Nog voor de Gouden Eeuw aanbrak was naast de zogeheten Schreyershoek een compleet nieuw stadsdeel ontstaan met aanplantingen (het Waalseiland), zeehavens, werven en straten (met als eerste in 1568 de Ridderstraat). Het verbod om stenen huizen te bouwen bleef nog enige tijd van kracht, tot de Prins van Oranje opdracht gaf de hele stad van nieuwe verdedigingswerken te voorzien. In 1585 werd met de bouw ervan begonnen.

In 1586 verleende de vroedschap eindelijk toestemming om huizen met stenen gevels en "harde daecken" in de buurt te bouwen. In een iets latere vroedschapsresolutie werd het gehele straten- en grachtenplan voor de Lastage gepresenteerd, dat tot het raadsbesluit van 1597 (dat leidde tot een ingrijpende renovatie van de Ridder- en Jonkerstraat) het gezicht van de buurt zou bepalen. Dit plan had de Lastage vooral te danken aan de landmeter Joost Janszoon en vestingbouwkundige Adriaen Anthoniszoon.

In 1590 was de stadsuitbreiding van 1585 zo goed als voltooid, en maakte de Lastage eindelijk echt deel uit van de stad Amsterdam.

HISTORISCHE SCHETSEN VAN DE NIEUWMARKTBUURT 5

DE AFBRAAK VAN EEN ZEEVARENDE BUURT

De nieuwe tijd, die na de stichting van het Koninkrijk der Nederlanden in 1815 een aanvang nam, bracht grote veranderingen met zich mee. Zo ook voor de Nieuwmarktbuurt. De industrialisatie, die waarlijk revolutionair genoemd kon worden, veranderde het karakter en het uiterlijk van de buurt ingrijpend. De veranderingen in de Amsterdamse haven, de aanleg van de spoorwegen en twee periodes van, wat al te weemoedige auteurs bestempelen als 'stedeschennis' waren de directe gevolgen van de industrialisatie in de nieuwe tijd.

Aan de vooravond van al deze veranderingen was de zeilende scheepvaart, met alle bedrijvigheid die deze met zich mee bracht, nog duidelijk aanwezig in de Nieuwmarktbuurt. De Gelderse Kade, de Oude Schans, de Kromme Waal en alle andere grote Amsterdamse grachten- mondden nog uit in een groot, open IJ dat, als de grachten zelf, vol lag met schepen en bootjes. De scheepvaart drong door tot in het hart van de stad en ook verhuizingen vonden plaats over de gracht met behulp van de zogenaamde zolderschuiten. De kade die later naar prins Hendrik vernoemd zou worden was rond 1800 nog het waterfront van Amsterdam. Maar er waren, net als 200 jaar later, grote veranderingen op komst aan en langs de oevers van het IJ.

Tussen 1830 en 1840 werden de Ooster- en de Westerdoksdijk aangelegd in het IJ. De dijken sloten elk drie eilanden af van het open water en aan de oostzijde bovendien de marinewerf en het marinedok. De dijken moesten een oplossing bieden voor de toenemende opslibbing van het IJ, die onrustbarende vormen aannam. Ten noorden van de Nieuwmarktbuurt ontstond zo het oosterdok, dat in snel tempo werd aangelegd en in 1832 kon worden geopend. Een splinternieuw oorlogskorvet, de Van Speijk, en andere versierde schepen voeren de Oosterdoks-sluis door om de feestelijkheden rond de opening op te luisteren. Het waren stoomschepen die typerend waren voor de veranderingen in de Amsterdamse haven: het aantal binnenkomende zeilschepen daalde van 1362 in het jaar 1865 tot slechts 340 in 1887. In dezelfde periode steeg het aantal stoomschepen van 307 tot 1260.

De dijken zouden aan het eind van de eeuw de verleidelijke ondergrond vormen voor de aanleg van spoorlijnen. Het verbinden van beide spoordijken, door de bouw van een station dat tussen de Wester- en de Oosterdoksdijk in zou liggen, lag daarna voor de hand. Het door de architecten Cuypers en Van Gendt ontworpen en tussen 1881 en 1889 aangelegde Centraal Station zou Amsterdam, na 600 jaar, definitief afsluiten van het IJ. De Amsterdammers kwamen massaal op de opening van het station af, maar lang niet iedereen was gelukkig met het bouwwerk. Voor de

bouw "was 't nog liefhebberij om 's avonds aan den IJkant te zitten en een frischen neus te halen," verzuchtte een buurtgenoot. "maar tegenwoordig is 't hier voor de stad een vieze modderpoel. Al die geleerde koppen, de waterbouwkundigen, hebben, als 'k 't zoo 'ris zeggen mag, door al die sluizenrommel, de afdammingen en 't station, voor 't open havenfront, de uitwaseming van de stad en de vrijigheid van 't IJ bedorven."

De Ooster- en Westerdoksdijk bleken spoedig na hun aanleg niet meer te voldoen voor de scheepvaart. De havenactiviteit verplaatste zich verder naar het oosten en later, door de aanleg van het Noordzeekanaal, naar het westen. Dat had gevolgen voor de Nieuwmarktbuurt, omdat de band van dit stuk stad met de haven steeds verder werd ondergraven. Niet alleen het karakter van de buurt veranderde. De bewoners van de Nieuwmarktbuurt werden tussen 1880 en 1910 ook geconfronteerd met een verandering van het uiterlijk van de wijk. Dat hing samen met een algemene demp- en sloopwoede die zich deed gelden in het zich moderniserende Amsterdam. Het begon in 1882 met de sloop van de middeleeuwse toren Swycht Utrecht aan het eind van de Kloveniersburgwal. De sloop lijkt, ongelooflijk genoeg, weinig verzet te hebben opgeroepen in de buurt. Aannemers zorgden ervoor dat ze hun gang konden gaan met de bouw van een hotel en het gemeentebestuur keek slechts toe. Het enige dat tegenwoordig nog aan de toren herinnert is een gevelsteen in de zijmuur van het Doelenhotel waarvoor Swycht Utrecht plaats moest maken.

Een stukje verder aan de Kloveniersburgwal, hoek Oude Hoogstraat, ging in 1890 het Bushuis tegen de grond. Het Bushuis was in 1603 aan de Oostindische Compagnie verhuurd. Het nieuwe gebouw dat ervoor in de plaats kwam wordt tot in onze tijd, eigenlijk ten onrechte dus, het Oostindisch Huis genoemd. Met de sloop van de Nieuwezijds Kapel aan het Rokin in 1908, kwamen er in Amsterdam eindelijk tegenkrachten los die zich gingen inzetten voor het behoud van de monumentale Amsterdamse binnenstad. Organisaties als Amstelodamum (1900) en de Bond Heemschut (1911) werden opgericht. Rond de Nieuwmarktbuurt werd niet alleen gesloopt, er kwamen ook nieuwe gebouwen bij. De belangrijkste waren de Sint Nicolaaskerk aan de Prins Hendrikkade (1888), het Centraal Station (1889) en het Scheepvaarthuis (1912).

In de jaren twintig werd de Lastage ingrijpend gerenoveerd. Dat was eeder gebeurd op Uilenburg en Valkenburg waar de ergste krotten werden opgeruimd. Meer dan honderd woningen in de Ridder- en de Jonkerstraat werden gesloopt ten behoeve van kleine industrieën. Deze straten, die vroeger van de Gelderse Kade tot de Oude Schans liepen, werden daarna doorsneden door de nieuwe Lastageweg. De resterende delen tot de Gelderse Kade werden Nieuwe Ridderstraat en Nieuwe

Jonkerstraat genoemd. Daarmee werd, voor het eerst sinds de 16e eeuw, verandering aangebracht in het originele stratenplan van de buurt. Tegenwoordig zouden de monumentale pandjes misschien zorgvuldig zijn gerenoveerd. In de jaren twintig ging het erom iets te doen aan de erbarmelijke woon- en leefomstandigheden van de buurtbewoners, wat de keuze verklaard om de oude, gammele huizen simpelweg te slopen en te vervangen door moderne woningen en bedrijven. Die verandering is overigens duidelijker zichtbaar in de Nieuwe Uilenburgerstraat (waar een compleet huizenblok tussen de oude Uilenburgerstraat en de Batavierstraat werd weggehaald, zodat een viermaal bredere weg ontstond) dan in de Lastage. De grootschalige renovatie op Uilenburg vond overigens pas plaats vanaf 1926.

De afbraak en veranderingen waren nog niet voorbij in de Nieuwmarkt-buurt. De Tweede Wereldoorlog, het 'wederopbouwplan' van 1953 en de aanleg van de metro zouden bijna de doodsteek betekenen voor de buurt. Er zou nog veel verwoest en gesloopt worden alvorens serieus aan behoud en wederopbouw werd gedacht. Dat gebeurde niet eerder dan in de jaren tachtig van deze eeuw.

HISTORISCHE SCHETSEN VAN DE NIEUWMARKTBUURT 6

SWYCHT UTRECHT: DE GEBRUIKERS VAN EEN TOREN

Eén van de middeleeuwse overblijfselen in de Amsterdamse binnenstad werd in 1882 zonder pardon met de grond gelijk gemaakt. Het was een toren die behoorde tot dezelfde verdedigingsgordel als waar de Schreierstoren, de waag op de Nieuwmarkt (Antoniespoort) en de Munttoren (Regulierspoort) deel van hadden uit gemaakt. Projectontwikkelaars hadden de grond nodig om een hotel te bouwen. De gemeenteraad, die aanvankelijk haar vraagtekens plaatste bij de sloop van een dergelijk oud en belangwekkend bouwwerk, greep niet in toen de slopers maar vast zonder vergunning aan het werk gingen. Ter plaatse herinnert slechts een gevelsteen in het Doelenhotel aan de toren die ooit op deze plaats stond. Verder leeft de toren voort in de naam van een politieke groepering die er samenkwam: de Doelisten.

De oorlogen tussen Holland en het Sticht Utrecht deden de Amsterdamse vroedschap aan het eind van de 15e eeuw besluiten de stad beter te verdedigen. De poorten worden verstevigd en er werd een muur met 25 torens om de stad gebouwd. Kort daarna, in 1481, maakten Utrechtse poorters zich meester van Naarden. De schutterij van Amsterdam schoot, met troepen uit Weesp en Muiden, de stad te hulp en de Utrechtenaren moesten de aftocht blazen. Om deze overwinning te gedenken werd in de Kloveniersdoelen een steen gemetseld met het opschrift 'Swycht Utrecht'. De Amsterdammer Jan Borns gaf de gebeurtenis weer in een gedicht: "Utrechts bisschop had begonnen, op een nieuw en nieuw krakeel, dat gezokkelt en gesponnen, wierd geschoven tot mijn deel. Ik, afkeerig van die buuren en te letten op mijn plicht, bouwde Kloveniersche muuren, daar ik opschreef: Utrecht zwicht!" Zo werd de toren waar de schutters (kloveniers) hun bijeenkomsten en oefeningen hielden aanvankelijk Swycht Utrecht genoemd. De naam hield ten dele stand, maar tevens werd aan de toren gerefereerd als Kloveniersdoelen, naar haar gebruikers.

Al in de 14e eeuw was er sprake van een schutterij. Zij ontleenden hun naam aan het Franse 'coleuvrine', waarmee een wapen (een handbus) werd aangeduid. De spelling van de naam is onregelmatig: naast Kloveniers en Kolveniers komen nog zes andere naamsvarianten voor in de bronnen. Deze schutterij of stadsmilitie bestond destijds uit niet meer dan 25, met pijl en boog bewapende mannen. Later kregen zij handbogen en nog weer later musketten. In dienst van de Graven vochten de schutters ook buiten de stad, zoals in Naarden tegen Utrecht. Ze waren altijd aanwezig bij het sluiten en openen van de stadspoorten en vervulden wat we nu politietaken zouden noemen. De schutters hielden beruchte drinkgelagen vergezeld van uitgebreide maaltijden. Deze vonden evenals hun schietoefeningen plaats in het doel of de doelen, vernoemd naar het doelwit (een schijf of een vogel) dat op die plek stond opgesteld. De oudste doelen stonden in de buurt van de Sint Antho-

niespoort. Een tweede lag recht tegenover de Pijlsteeg en gaf haar naam aan de Oude Doelenstraat. Rond 1517 werd een derde schuttersplaats in gebruik gesteld bij de Heiligenweg (Hand- en Voetboogstraat). Later werden deze Garnalen-doelen omgebouwd tot herberg.

De Kloveniersschutters werden als Oude Schutterij onderscheiden van de Hand- en Voetboogschutters. Om hun kosten te dekken kregen ze, naast een jaarsalaris van elf Hollandse schilden, in 1394 vergunning om te vissen in de stadsgrachten. Bovendien mochten ze drie dagen per jaar belastingvrij wijn tappen terwijl dat op die dagen aan anderen in de stad verboden was. Ondanks dit alles kwam de Kloveniersschutterij diep in de schulden te zitten en in 1505 zagen ze zich zelfs gedwongen hun wijntap te verkopen. Elf jaar later gingen ze geheel failliet. Een nieuwe broederschap werd opgericht bestaande uit 200 kloveniers van de diverse schutterijen. Swycht Utrecht werd hen als vergaderplaats toegewezen en ze kregen een altaar in de Oude Kerk. Minstens eenmaal per week kwamen de schutters in de toren bijeen om te oefenen en, niet in het minst, om te drinken. Jaarlijks werd geschoten op een papegaai. De schutter die de papegaai afschoot werd tot 'koning' uitgeroepen en was de leider van de troep. De windwijzer op de toren, een papegaai, herinnerde aan dit mei-feest tot hij plaats moest maken voor een schip.

Swycht Utrecht werd uiteindelijk een herberg en eetzaal, waar politieke bijeenkomsten werden gehouden. Dat gebeurde met name in het 'rampjaar' 1672, toen Frankrijk grote delen van de Republiek bezette, en in 1748. Door de gebeurtenissen in dit laatste jaar is de toren bovenal beroemd geworden. De nieuwe stadhouder Willem IV kreeg destijds te maken met protesten tegen belastingverpachting en ambtenverkoop. In Amsterdam kwam een beweging samen die, naar de plaats van samenkomst in de toren Swycht Utrecht, onder de naam 'Doelisten' bekend werd. Zij verlangden terug naar de vermeende democratie van de schuttersgilden. Tijdens wilde en langdurige burgervergaderingen in de Doelen werden tal van bezwaar- en verzoekschriften opgesteld. Zo eisten de Doelisten dat benoemingen in belangrijke functies doorzichtiger werden, dat de opbrengst van de posterijen aan de staat toekwam en dat de gilde-privileges werden hersteld, waarvoor zij verkiezing van de vroedschap door de burgers noodzakelijk achtten.

Tijdens het zogenaamde 'pachtersoproer' van 1748 werd zelfs een revolutionaire tegenregering gevormd die echter haar eigen aanhangers niet altijd in de hand had. Dit resulteerde in grootschalige plunderingen in de huizen van de regenten die een week duurden. De politieke beweging kwam na verloop van tijd op een dood spoor en de wraak van de stadhouder, en de door hem gesteunde regenten, eiste vele slachtoffers. In Amsterdam werden de Doelisten geleid door de porceleinkoopman Daniel Raap. Na de plunderingen probeerde hij de beweging te remmen.

Begin september kwam Willem IV naar Amsterdam, waar hij verbleef in het Oudezijds-Herenlogement aan de Grimburgwal. 's Nachts trok een groep Doelisten van Swycht Utrecht naar het logement en drong naar binnen om Willem op bed hun eisen te presenteren. Ze dreigden met een algemeen bloedbad als hij niet zou toegeven. De aanvankelijk door Willem IV gedane concessies bleken na zijn vertrek een wassen neus en het zou tot de Franse revolutie duren eer de positie van de Amsterdamse burgers daadwerkelijk veranderde.

Swycht Utrecht werd tegen die tijd gebruikt voor veilingen van huisraad. Ook daarbij ging het er soms zo roerig toe dat de schilderijen die in de toren hingen, onder meer van Govert Flinck, uit voorzorg werden overgebracht naar het stadhuis op de Dam. Het schietcollege, een voortzetting van de oude Kloveniers, hield de traditie van drinkgelagen in de toren in ere. In 1816 huurde herbergier J.H.Brack het bouwwerk. Zes jaar later kocht hij de schietdoelen, die tegenover Swycht Utrecht aan de westzijde stonden, en vestigde er een badhuis. In de Doelen zelf werden nog steeds bijeenkomsten gehouden, onder meer door de Hollandsche Maatschappij van Fraaie Kunsten en Wetenschappen. Een zekere P. Brack, kocht in 1857 de toren en voerde aan de binnenkant een grote verbouwing uit. Het zou de laatste zijn, want 25 jaar later verdween Swycht Utrecht definitief uit het stadsgezicht om plaats te maken voor het Doelenhotel.

André van Os

Gepubliceerd in OpNieuw, wijkkrant van de Nieuwmarktbuurt, 1993.