

Pleziervaart in de 17de en 18de eeuw

De Jachthaven tegenover het West-Indisch Huis

In het voorgaande artikel werd het een en ander over de Oude Jachthaven verteld. Behalve deze in het westelijk havengebied gelegen jachthaven, kende Amsterdam nog een haven voor pleziervaartuigen in het oostelijk deel.

Robert Vorstman

De Jachthaven tegenover het West-Indisch thuis

Er is over deze jachthaven echter maar heel weinig bekend en bovendien zijn de gegevens die ons ter beschikking staan merendeels illustratief-documentair van karakter. De oudste aanwijzing voor een tweede jachthaven aan het IJ is te vinden op een anoniem stadsplattegrondje uit ca. 1626. Daarop is niet alleen de ligging van de Oude Jachthaven achter de stads-herberg aangegeven, maar ook die van een jachthaventje buiten de palengording in het oostelijk deel van de haven.

Duidelijk waarneembaar in beide havens is een aantal tweemastjachtjes van het type dat in deze periode als pleziervaartuig werd gebruikt en waarover in een volgend artikel zal worden geschreven. Ofschoon er weliswaar gegronde twijfels bestaan of dit haventje ooit in deze situering daar gelegen heeft, vormt het kaartje toch een aanwijzing dat men in deze tijd de bouw van een tweede jachthaven overwoog. Meer zekerheid krijgen wij door een stadsprofiel uit ca. 1638, waarop tegen de binnenzijde van de palengording in het oostelijk deel van de haven een vierkant afgeperkte ruimte



De Jachthaven tegenover het West-Indisch Huis, 1638

te zien is. Het was ongetwijfeld deze haven waarop Tobias van Domselaer in 1665 in zijn *Beschrijving van Amsterdam* doelde, toen hij na het noemen van de Oude Jachthaven schreef: „de twee(de)

(is) gelegen ten oosten over 't tegenwoordige West Indisch Huysch”, een mededeling die bovendien door een in zijn stadsbeschrijving bijgebonden plattegrondje van Daniel Stalpaert wordt



De Jachthaven tegenover het West-Indisch Huis, 1665

bevestigd. Hoe lang deze jachthaven daar tegenover het West-Indisch Huis heeft gelegen, is niet geheel duidelijk. Een laatste glimp ontwaren wij op een anonieme plattegrond uit 1676. In 1693 echter is zij definitief verdwenen, want de stadsgeschiedschrijver Caspar Commelin zegt in dat jaar: „de tweede (is) gelegen aan 't eijnde van Kattenburg bij 't burger wachthuys, Keerweer genaamt, en dat niet als tot berging van speeljachten”.

De Kattenburger of Nieuwe Jachthaven

Het verdwijnen van de hiervoor genoemde jachthaven was vermoedelijk het directe gevolg van de bouw van een nieuwe jachthaven aan de noordzijde

van het eiland Kattenburg, één van de drie oostelijke eilanden die van de grote stadsuitbreiding van 1657 deel uitmaakten. Door deze vergroting van het stadsoppervlak moest ook de palengording verlegd en verlengd worden. Deze kwam nu langs de noordzijde van de drie oostelijke eilanden te lopen en sloot aan op het bolwerk Funen. De nieuwe jachthaven lag met haar lange zijden evenwijdig aan de binnenzijde van de palengording en had een vrijwel rechthoekige vorm.

De toegang tot de haven lag aan het einde van de Grote Kattenburgerstraat. Bij het betreden van de steiger die toegang tot de haven gaf, passeerde men, evenals bij de Oude Jachthaven, eerst een poorthek. Was men dit doorgestaan dan kwam men vervolgens langs de woning van de havenknecht. Wilde men

vanaf het Y de jachthaven invaren, dan diende men eerst Keerweer, de doorgang in de palengording tegenover de Wittenburgergracht, te passeren. Deze opening doorgevaren zijnde, ging men direct stuurboord uit en voer de jachthaven in. Terzijde van de ingang van de haven stonden twee huisjes, waarvan er een aan de boomwachters en het andere aan de overliden van de jachthaven toebehoorde. In 1778 beschikte de haven over ca. 60 havenplaatsen. Daarvan waren er 30 particulier eigendom, de overige waren huurplaatsen.

Het jaar waarin de Kattenburger Jachthaven in gebruik werd genomen, is voornog niet met zekerheid aan te geven. Mogelijk was dat al in 1662, want in dat jaar zegt Melchior Fockens in zijn *Beschrijvinge der wijdt vermaarde koopstadt*

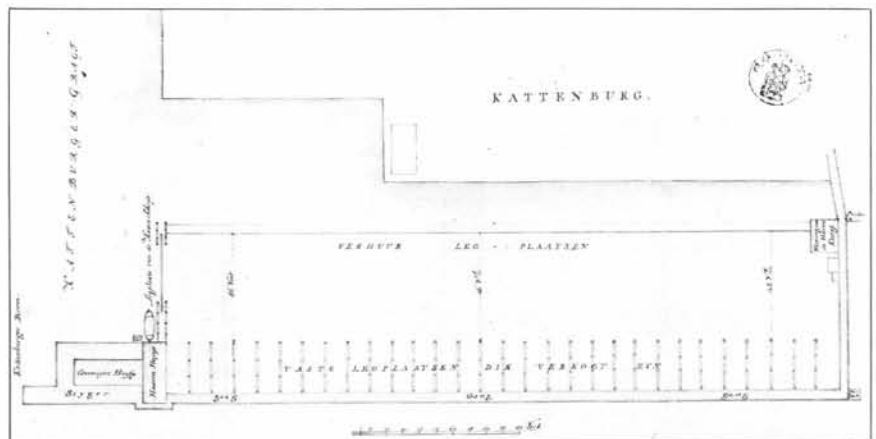
Amstelredam: „daar zijn wel drie of vier havens daar anders niets dan speeljachten leggen”. Het is jammer dat hij de diverse havens niet met name noemt. Toch is het aannemelijk dat door hem de Oude Jachthaven, de Jachthaven tegenover het West-Indisch Huis, de Kattenburger Jachthaven en de hierna te beschrijven Amstel Jachthaven zullen zijn bedoeld. Tegen het jaar 1662 pleit de constatering dat op het hiervoor genoemde plattegrondje van Amsterdam uit 1665 de Kattenburger Jachthaven nog niet staat aangegeven. Misschien werd de Nieuwe Jachthaven drie jaar later officieel in gebruik genomen, want uit een rekest dat de overlieden van de haven in 1778 aan „Heren Burgemeesteren” richtten, blijkt dat het register van ligplaatseigenaren niet verder teruggaat dan 1668. Voor de eerste maal vinden wij de jachthaven afgebeeld op een bijgewerkt exemplaar van een stadsplattegrond, die in 1680 door Frederik de Wit werd uitgegeven. Evenals de Oude Jachthaven had ook de Kattenburger Jachthaven een eigen ordonnantie. Deze werd eerst op 28 januari 1706 van stadswege uitgevaardigd en was, met uitzondering van artikel 12, geheel identiek aan die van de Oude Jachthaven. Dat artikel bepaalde: „Dat wijders om alle ongemakken van brand voor te komen alle die geenen die van de havenknegt na 't sluiten der boom laten tappen, vuur of ligt gebruiken, dezelve benefens de voorsz. haveknegt t'elkens zullen verbeuren de somma van ses guldens ten behoeve van de Aelmoesseniers Armen.” Een jaar later werd de ordonnantie met vier artikelen aangevuld, nadat Heren Burgemeesteren ervan in kennis waren gesteld dat „dagelijks onlusten komen te ontstaan tusschen de houders van de speeljagten en de opsienders van de gemelde haven”. Bij het lezen van deze artikelen krijgt men de indruk dat de overlieden een zekere voorkeurspositie ten opzichte van de pleziervaarders trachtten in te nemen, hetgeen door een aantal van hen kennelijk werd betwist.

Zo lezen wij dat ook de overlieden verplicht waren liggelden en andere kosten te betalen. Ook dat zij geen buitengewone heffingen mochten doen, „ten sij de

selve bij de meerderheijt van de stemmen der liefhebbers werd nodig geoordeelt”. Niet minder belangrijk was de bepaling dat de aftredende overlieden verplicht waren in aanwezigheid van twee van de oudste liefhebbers, „indien present willen zijn, na voorgaande aansegging van de haveknegt”, verantwoording af te leggen aan de aankomende overlieden over het financiële beleid van het afgelopen jaar. De ordonnantie van 1706 met haar aanvulling van 1707 heeft tot 1792 dienst gedaan, in welk jaar een nieuwe ordonnantie werd uitgevaardigd, die uit 15 artikelen bestond, die qua inhoud een zelfde strekking hadden als de voorschriften uit 1706/1707 en die slechts op ondergeschikte punten ervan verschilden.

Een belangrijke bron voor de geschiedenis van de Kattenburger Jachthaven vormt het hiervoor genoemde rekest uit 1778, waarin de overlieden aan Heren Burgemeesteren het verzoek deden te willen bemiddelen in een geschil dat tusschen hen en de Admiraliteit was gerezen. Naar aanleiding van een opknapbeurt van het havenhuisje en het aangrenzende boomwachtershuisje, hadden de commiezen van de Admiraliteit de overlieden verzocht „achter het bovengenoemde havehuisje te doen maken een hek tot afsluiting, om van hunne post te kunnen weeren, de visjagers, viswijven en anderen vreemde perzoonen die hun tot last waren.” De overlieden hadden daarom „tot onderhouding van goede harmonie en orde” een hek laten maken, de achterdeur van het havenhuisje van buiten doen afgrenzelen, maar hadden

wel een sleutel behouden om de havenknecht in de gelegenheid te stellen met de havenschuit, die buiten de jachthaven tegen de steiger lag afgemeerd, de boom van de jachthaven te openen en te sluiten. De commandant van het stadsgarnizoen, Ruijsch, had echter te kennen gegeven met de minnelijke schikking geen genoegen te nemen en wenste een absolute afgrendeling van beide steigers, alsmede dat de havenschuit in de jachthaven zou worden afgemeerd. Aangezien de overlieden hiermee niet akkoord konden gaan, verzochten zij aan Heren Burgemeesteren om bemiddeling. De overlieden motiveerden hun verzoek met erop te wijzen dat zij wel gedwongen waren om van de steiger van de commiezen gebruik te maken, „om namentlijk bij laag water de vaartuigen, waaronder jachten zijn, meer dan veertig voeten lang en die vier voeten diep gaan, aan dezelfde stijger in diep water uijt te halen”. Ook stelden zij dat het betreden van de steiger en de ligplaats van de havenschuit buiten de jachthaven een recht was dat zij van oudsher hadden bezeten. Ten slotte drukten de overlieden hun spijt uit over het feit dat de vernieuwing van het havenhuisje niet alleen in hun nadeel was uitgevallen, maar ook dat Heren Thesaurieren de jachthaven een jaarlijkse contributie van f 30,— hadden opgelegd, een bijdrage die zij nooit eerder hadden hoeven te betalen. Ter ondersteuning van hun betoog voegden de overlieden een plattegrond van de jachthaven bij het rekest, waaruit Heren Burgemeesteren konden zien dat de lig-



De Kattenburger Jachthaven



*Men leet de defigheit van 't Manlyck gezicht
Van de eer der Amstelhaven knechten,
Die vijf en twintig jaar betoove zyne ghecht.*

*Op 't schuit en drooger plaats, en waakte voor hune rechten,
Zedinniaars, hegt zyn aert, of Treus u oit verlaan,
Zedrankt den konstaars hand voor 't beeld van Klaas Verlaan.*

Klaas Verlaan, knecht van de Amstel Jachthaven, 1762

plaats van de havenschuit buiten de boom van de jachthaven was gelegen en dat er in de jachthaven zelf geen ruimte was. Ook legden zij een lijst over met de namen van alle personen die sedert 1668 eigenaar van ligplaats nr. 1 waren geweest, alsmede een lijst met namen van personen die langer dan 50 jaar op de jachthaven hadden vertoefd en dus konden getuigen dat de vaste ligplaats van de havenschuit „altoos buijten de haven geweest is en nooit anders hebben geweest en nooit anders hebben gehoord of had altijd zoo geexisteerd”.

Het valt te betreuren dat vooralsnog niet kon worden vastgesteld welke beslissing Heren Burgemeesteren in deze netelige kwestie namen. (Maar misschien mag worden aangenomen dat een oplossing werd gevonden die voor beide partijen aanvaardbaar was.)

De Amstel Jachthaven

In Amsterdam was de behoefte aan ligplaatsen voor pleziervaartuigen in de eerste helft van de 17de eeuw blijkbaar zo groot dat ook in het zuidelijk deel van de stad, aan de oevers van de rivier de Amstel, een jachthaven noodzakelijk werd geacht. Vermoedelijk dateert deze jachthaven van na 1625, want in tegenstelling tot de Oude Jachthaven komt zij nog niet voor op de grote stadsplattegrond die in dat jaar door Balthasar Florisz. van Berckenrode werd uitgegeven. Voor de eerste maal vinden wij de haven afgebeeld op een plattegrond van Hendrik Hondius van vóór 1636. De jachthaven ligt dan op de westelijke oever van de rivier aan de voet van het bolwerk, schuin tegenover de Blauwbrug. Dáár heeft de haven tot ca. 1652 gelegen, in welk jaar de jachthaven afgebroken en verplaatst werd naar de overzijde van de

rivier, waar zij tegenover het laatste bolwerk van de oostelijke omwalling kwam te liggen. De vroegste afbeelding van deze nieuwe tweede Amstel Jachthaven is te vinden op een door Claes Jansz. Visscher ca. 1653 uitgegeven plattegrond.

Tobias van Domselaer had deze jachthaven op het oog toen hij in zijn *Beschrijvinge van Amsterdam* vermeldde dat één van de jachthavens „buyten de stadsgragten, aan de oostzijde in den Amstel” was gelegen. Deze haven was langgerekt van vorm en bestond feitelijk uit een lange stijger, waaraan de scheepjes lagen afgemeerd. De toegang tot de jachthaven van de landzijde lag aan het pad dat naar het Utrechtse Veer leidde. Evenals bij de eerder genoemde jachthavens had ook deze haven een huisje ten dienste van de overlieden. Het stond aan het einde van de steiger, tegenover de ingang van de haven vanaf het water. In 1718 werd de jachthaven opnieuw afgebroken en enige honderden meters zuidelijker op de westoever van de Amstel, aan de voet van de in 1663 gebouwde stenen brug die de Hoge Sluis werd genoemd, weer opgebouwd. Van de landzijde kon men deze jachthaven bereiken via een doorgang onder de brug, nadat men een trap die aan de stadszijde van de brug lag, was afgedaald. In tegenstelling tot de tweede Amstel Jachthaven, beschikte de derde Amstel Jachthaven over een woning voor de havenknecht. Deze woning maakte deel uit van een gebouwtje waarin ook het havenhuisje was ondergebracht. Boven de ingang van de woning van de havenknecht kon men het volgende vers lezen:

*„Om Amstels heerlijkheid met vreugden
aan te schouwen
liet de overheid ons toe dees haven op te bouwen.
Hier ligt en groot en klein hun vaartuig
aan de band
of haalt het zeil in top en zeil gerust van 't land.”*

Eerst op 26 januari 1736 kreeg de Amstel Jachthaven van stadswegen een officiële ordonnantie. Uit die ordonnantie

blijkt dat de jachthaven vóór die datum al de beschikking moet hebben gehad over een niet-officiële ordonnantie. De nieuwe verordening, die 9 artikelen bevatte, waarvan het merendeel betrekking had op de inkomsten uit de havenplaatsen, heeft ruim 50 jaar dienst gedaan. „Verscheide ongeregelheden onder de eigenaars van de legplaatsen en vaartuigen” vormden in 1789 voor de „Heren van het Gerecht” evenwel aanleiding om een uitgebreidere ordonnantie van 20 artikelen uit te vaardigen, waarvan er niet minder dan 12 op de inkomsten uit de ligplaatsen betrekking hadden. Voorts blijkt dat er in de haven een ligplaatsaccommodatie was voor 41 pleziervaartuigen. Uit een aantal tekeningen en schilderijen kan worden opgemaakt dat er in de Amstel Jachthaven nogal wat ligplaatsen overdekt waren. Klaarblijkelijk bezorgden deze schiphuize overlast, want het eerste artikel van de ordonnantie bepaalde dat de plaatsen 1 t/m 5 open moesten blijven en niet overdekt mochten worden. Deze bepaling had tot doel de vlagofficieren een goede ligplaats te verschaffen, op de dag dat er door de liefhebbers in admiraalschap werd gezeild. De ordonnantie

bevatte ook een aantal voorschriften die brand in de jachthaven moest voorkomen. Zo was het onder andere verboden om met een brandende pijp over de steiger te lopen en „in zijn kamertje, schuithuis, in de haven leggende schuit of op de havegang of het vlot vuur te stoken, hetzij in fournuisen, vuurpotten, kaggels”. Niettemin was het toegestaan om thee te drinken, maar dan diende men over een theestof te beschikken, waarvoor men het benodigde vuur en het water bij de havenknecht kon verkrijgen „tot een door overlieden te bepaalde prijs”. Een voor de hedendaagse zeiler nogal ongewoon voorschrift was het verbod om in de schepen of de kamers te overnachten. Op overtreding stond de niet geringe boete van f 12,-.

Deze nieuwe ordonnantie van 1789 krijgt extra inhoud wanneer wij kennis nemen van een uitvoerig rekest dat de overlieden van de Amstel Jachthaven op 16 september 1791 bij Heren Burge-meesteren indienden. Daarin deden zij aan de „Edel Achtbare Heren” het verzoek te bemiddelen in een conflict dat sedert 1785 de gemoederen in de jachthaven in haar greep hield. Hoofdper-

soon was een zekere Lodewijk Willems.

Deze had in oktober van dat jaar in de Amstel Jachthaven „een plaats met een kamertje daar anex” in eigendom verworven. Niet lang daarna, zo betoogden de overlieden, had Willems het gewaagd „zekere bekende infame hoerewardin en nog een hoer, met welke beide subjecten hij Willems reeds lang te vooren publijcq had verkeer, op de jachthaven te brengen en aldaar en wel bijzonder in zijn kamertje eene schandaleuze conversatie” te houden. Toen dit aan de overlieden ter ore was gekomen, hadden zij „gemelde hoeren niet alleen de opgang tot de haven [...] verboden, maar hun ook daar en boven gedrijgd van het een en ander aan zijn Edel Gestrenge den Heere Hoofd Officier te zullen kennis geven”. De overlieden vervolgden hun betoog met te zeggen dat „gemelde hoeren, wel is waar, niet weder op de haven zijn gekomen, egter nog lang daar na met Lodewijk Willems, schoon hij toentertijd reeds lang getrouwd was, om en bij de haven en over de leuning van de Amstelbrug conversatie hebben gehouden”.

(Wordt vervolgd)

Gezicht vanuit de Amstel Jachthaven

