

WIKKEN EN WEGEN VOOR HANDEL EN FISCUS DE ROTTERDAMSE WAAG (1340-1882)

DOOR DRS. R.H. KRANS

Anders dan in steden als Alkmaar, Oudewater en, nog dichterbij, Schiedam, Vlaardingen en Gouda, is er in het Rotterdamse stadsbeeld niets dat aan het bestaan van een waag herinnert, zelfs geen straatnaam. Toch heeft de waag de binnenstad eeuwenlang met haar bedrijf verlevendigd en behoorde zij in de achttiende eeuw tot de belangrijkste van Holland.

Zo lang is het geleden dat de waag deel uitmaakte van het stedelijk leven - zij verdween in 1882 als organisatie - dat zij evenmin voortleeft in de herinnering van de tegenwoordige Rotterdammers. De stadsgeschiedschrijving heeft haar stiefmoederlijk be-deeld: de publicatie die nog de meeste informatie heeft te bieden is het artikel dat J.H. Scheffer, de eerste gemeentearchivaris, in de Nieuwe Rotterdamsche Courant heeft laten verschijnen onder de titel 'Iets over de waag te Rotterdam' ten tijde van de opheffing¹). Bij deze minimale verbale presentatie aan het historisch geïnteresseerd publiek steekt de picturale bijzonder gunstig af. Zo zijn niet weinig boeken geïllustreerd met de tekeningen van Christoffel Meijers markttafereel tussen stadhuis en Laurenskerk, waar de waag een opvallende plaats inneemt, en David Moens' stadhuis en waag²).

In aansluiting op de in 1990 in het Deventer Museum De Waag gehouden tentoonstelling 'Het Waagstuk', die de waaggebouwen in geheel Nederland voor het voetlicht heeft gebracht³), wil dit artikel iets over de waag te Rotterdam meedelen en allicht meer dan tot nog toe bekend was. Ook al omdat de verhouding tussen overheid en bedrijfsleven de laatste jaren volop in de belangstelling staat, loont het de moeite om kennis te nemen van een overheidsorganisatie die eeuwenlang een tweevoudige functie ten opzichte van het bedrijfsleven heeft vervuld, namelijk een dienstverlenende en een fiscale.

'Onse waghe'

In het handelsverkeer is een juiste bepaling van gewicht en volume onontbeerlijk. Tegenwoordig is dat zo, vroeger was het niet an-



64. Metalen gewicht van 25 pond met het wapen van Rotterdam. Vermoedelijk gebruikt in de boterwaag ('B W') en in 1661 in het stadsgeschuthuis gegoten door Pieter Ouderogge ('P O'). Historisch Museum Rotterdam. Foto Han van Senus.

ders. De behoefte daaraan deed zich in het bijzonder gevoelen op die plaatsen waar de handel zich concentreerde: de markten. In de Middeleeuwen hadden markten een veel grotere betekenis dan thans. Het was niet alleen een gelegenheid waar consumenten hun dagelijkse inkopen konden doen, maar ook voor de groothandel werd de hele handel in natura aangevoerd. Dus niet in abstracto of bij wijze van monster, zoals op de beurs. Voor de bepaling van het gewicht van handelsgoederen werden in de meeste steden waagen (weegwerktuigen) ingesteld en ter vaststelling van het volume maatregelen ter meting (de maat) getroffen⁴). In het hierna volgende beperk ik mij tot de waag.

Aangezien we mogen veronderstellen dat de handel behoefte had aan onpartijdige weging en dat die in de toenmalige verhoudingen het beste was te waarborgen door de overheid, waren de opgerichte weegfaciliteiten openbare waagen. Wanneer Rotterdam een waag heeft gekregen laat zich niet met zekerheid vaststellen. Het privilege dat in 1328 bepaalde rechten aan het oostelijk stadsdeel verleende, gaf aan het stadsbestuur in wording onder andere de bevoegdheid normen vast te leggen ten aanzien van 'waenre mate' en 'waenre gewichte', valse of slechte meet- en weegmethoden, in gebruik bij particulieren⁵). In de oorkonde met het stadsrecht van 1340 liet de graaf van Holland, Willem IV, uitdrukkelijk vastleggen dat hijzelf bepaalde rechten in de stad wilde behouden, waaronder '...onse waghe, onse mate..., die wi nu ter tijt der in hebben, in sulken manieren als wi se te haer toe ghehad hebben⁶).

De graaf had dus in 1340 het recht van de waag in Rotterdam, dat wil zeggen het overheidsgezag ten aanzien van existentie en exploitatie van een weeginrichting in de stad. Hoewel dit niet per se inhoudt dat er dus ook daadwerkelijk zo'n weegfaciliteit aanwezig was, lijkt zulks wel aannemelijk. In 1343 ontving de graaf inkomsten uit zijn Rotterdamse waag⁷). Door onvolledigheid van de grafelijke financiële administratie kan helaas geen op documenten gebaseerde uitspraak over de daaraan voorafgaande periode worden gedaan. Documenten uit de jaren na 1343 geven alleen bewijzen voor 's graven interesse in de waaggelden die hij uit Rotterdam te ontvangen had. Ieder spoor van een algemener beleid ontbreekt. Bij acute geldnood, met name voorkomend tijdens oorlogen, was de graaf best bereid zijn waag samen met andere bezittingen en rechten voor een geldlening aan de stad in onderpand te geven. Zo Aelbrecht van Beieren in 1402⁸) en Karel de Stoute zeven-
tig jaar later⁹).

Was de graaf primair om financiële redenen in de waag geïnteresseerd, voor het stadsbestuur stond er meer op het spel. Een betrouwbare weeggelegenheid was immers in het belang van de handel en daarmee goed voor de welvaart van de stad. In het oudste keurboek van Rotterdam, dat in de vijftiende eeuw is aangelegd, treffen wij zodoende enkele passages aan die de waag tot onderwerp hebben. De publiekrechtelijke grondslag hiervan is overigens in nevelen gehuld. De eerste vermelding stelde een boete vast voor degenen die in hun huis zonder toestemming van de 'weechmeester' koopmanschappen met een gewicht boven de zes pond wogen¹⁰). Hieruit blijkt zonneklaar dat handelaars en leveranciers verplicht waren hun goederen boven dat gewicht ter waag te laten wegen en nergens anders. Aangezien deze bepaling niet gedateerd is en veel regelingen eerst na geruime tijd van hun vaststelling zijn geregistreerd, valt niet te zeggen wanneer deze verplichting is ingevoerd.

Wèl gedateerd is 'die ordinantie van der wage alsoe se gehaelt is van Delft', namelijk 4 november 1471. Het is de eerste verordening uit een reeks, die in de loop van vier eeuwen met steeds weer veranderingen en toevoegingen is ontstaan. Deze keur stelde het gewicht waarboven de waren op de openbare waag moesten worden gewogen op tien pond. Koper en verkoper dienden ieder de helft van het weggeld te betalen. Hier vinden we het simpele begin van een tariefstelsel dat in de zeventiende en achttiende eeuw zou uitgroeien tot een complex geheel, gepubliceerd in de zogenaamde waagboekjes. In algemene zin luidde de tarifiering: 'wat beneden vijftich pont is sal geven twee penningen ende vijftich pont wegens sal geven vier penningen...', enzovoort. Voor boter en kaas, ongetwijfeld de belangrijkste waagbare goederen, golden afzonderlijke tarieven. De bijzondere betekenis van boter valt af te lezen uit de gedifferentieerde tarifiering: een heel vat, een half vat, enzovoort. Botersloot is niet zo maar één van de oudste topografische namen in de stad!

Een ander produkt dat een expliciete vermelding heeft gekregen is wol, echter niet in verband met de tariefregeling, maar met de bedoeling de goegemeente er op te wijzen dat ook hiervan het waagrecht betaald diende te worden. Een strafbepaling ontbrak dan ook niet. Vervolgens staat in dit oude perkamenten register te lezen: 'Ende zoe wie die wage huyert sal se open houden, staende van dat men eerstwarf ter missen luyt totdat die vesper gesongen is'. Klaarblijkelijk was de waag aan particulieren verpacht, maar,

de ordonnantie stelde dit met grote nadruk, om hiervoor in aanmerking te komen mochten de pachters niet zelf in waagbare goederen handelen noch vennoot van een handelaar in dergelijke koopwaar zijn. Het ging daarbij om wol, ijzer, lood, tin, hennep 'ende ander guet dat ter wage toebehoert'¹¹).

Een geschikte locatie

In het jaar 1534 nam de vroedschap het besluit de waag op dezelfde wijze te verpachten als de andere accijnzen, namelijk jaarlijks in mei¹²). In die tijd hield Rotterdam de waag kennelijk in pand. Veertien jaar later leren we in de stadsrekening van 1548/1549 voor de eerste maal een pachter bij naam kennen. Het was Adriaen Adriaensz, van wie de tesorier de volgende ontvangsten verantwoordde: 'over stede huys over een jaer huyers wage, 382 car. gld. Noch ontfangen van 't rantsoen van dezelve waege 3 carolus gulden ende van huyr dat de waege in stede huys hangt, 7 carolus gulden, facit 10 car. gld.' De twee belangrijkste, de 'grote' accijnzen, namelijk bier en wijn, brachten in dat jaar gezamenlijk 10481 car. gld. op, waarvan bier alleen al 8549. De waagaccijns steekt hier wel erg pover bij af. De turfaccijns vormde met 600 carolus gulden de belangrijkste inkomstenbron van de zogenaamde kleine accijnzen¹²).

Deze stadsrekening is het oudste document dat ons iets meedeelt over de waag als materiële hoedanigheid: 'dat de waege in stede huys hangt'. De waag heeft hier derhalve de betekenis van weegwerktuig en niet die van waaggebouw. Het gangbare weegtoestel was een gelijkarmige jukbalans waaraan twee schalen hingen, één voor de handelswaar en de ander voor de gewichten. Het toestel was aan een balk bevestigd en diende om een verticale as draaibaar te zijn¹⁴). Het is natuurlijk uitgesloten dat de waag zich ergens anders dan op de begane grond bevond en daar was de meest geschikte plaats zo dicht mogelijk bij een deur of poort van groot formaat.

Derhalve moet het Rotterdamse weegwerktuig zich bevonden hebben in de nabijheid van de hal in de benedenverdieping van het stadhuis ('onder het stadthuis'), daar gemaakt ingevolge een vroedschapsbesluit in het jaar 1545¹⁵). Een dergelijke hal had de functie van overdekt marktterrein voor allerlei handelswaar. Een plaats vlak bij de markt was voor een waag het meest geschikt, omdat daar kopers en verkopers goederen boven de tien pond (de 'groothandel') verhandelden, die tegen het verschuldigde waag-

geld moesten worden gewogen. Op die manier bleef de aanvoerlijn kort en waren de transportkosten laag. Hoewel de handel in Rotterdam zich op de wekelijkse marktdagen niet op een groot centraal plein afwikkelde, maar verspreid langs kaden van haven en grachten, op schepen en bruggen plaats vond, vervulde het gebouw, dat anno 1548 'stede huys' werd genoemd en daarvoor gasthuis heette, in het marktgebeuren een centrale rol.

Het gasthuis vormde het centrum van waaruit de markten in alle richtingen uitwaaierden en in die situatie kon het luiden van de gasthuisbel het begin van de markt aangeven¹⁶). Dit multifunctionele gebouw, met de voorzijde aan de Dijkstraat, thans Hoogstraat¹⁷) en met de achterkant naar de Botersloot gewend, was via de stadsgrachten uitstekend bereikbaar. Aan de zuidkant van de dijk(street) lag de haven waar schepen koopwaar uit aller heren landen losten en laadden. Daar bevond zich in 1475 ook de kraan¹⁸). Verkeerstechnisch gezien lag, of nauwkeuriger, hing de Rotterdamse waag dus op een geschikte locatie.

In naam van keizer Karel V, die tevens onder andere graaf van Holland was, liet zijn stadhouder daar in 1553 een plakkaat op de waag te Rotterdam uitvaardigen. Deze bevestigde dat de waag tot de keizerlijke domeinen behoorde en bepaalde verder dat alle bij gewicht verkochte goederen boven de tien pond, zowel in de stad als in 'den dorpen daer ontrent', nergens anders dan in de Rotterdamse waag mochten worden gewogen. Ondanks strenge strafbepalingen op overtreding moet de verleiding voor de plattelanders te groot zijn geweest, want in de jaren 1555 en 1568 zijn opnieuw plakكات van soortgelijke strekking verschenen. Het plakkaat van 1568 specificeerde de dorpen als Hillegersberg, Overschie, Kralingen, Capelle en Nieuwerkerk¹⁹).

Het beleid van stadsbesturen was er op gericht handel en nijverheid in het omringende platteland zoveel mogelijk te weren ten voordele van de eigen negotie. De grote mate van zelfstandigheid die de steden in de tijd van de Republiek verkregen vergemakkelijkte dit streven. Rotterdam breidde haar invloed in Schieland steeds meer uit. De stad verwierf het baljuw- en dijkgraafschap en daarmee zeggenschap van doorslaggevende betekenis in het college van de hoge vierschaar en het hoogheemraadschap. Door verwerving van bestuursrechten in naburige dorpen, de zogenaamde ambachtsheerlijkheden, kreeg Rotterdam ook op lokaal niveau grote invloed. Deze ontwikkeling ging zo ver, dat Van der Gouw niet gearzeld heeft Schieland als koloniaal gebied van Rotterdam te

typeren²⁰). Deze situatie kwam de stadsmarkten van onder meer boter en kaas en dus de waag ten goede, want Schieland had tussen veenplassen en moerassen streken met goede weilanden²¹).

Tegelijk met het baljuw- en dijkgraafschap van Schieland wist Rotterdam onder leiding van haar pensionaris Johan van Oldenbarnevelt in 1576 ook nog andere rechten te verkrijgen. Daarbij waren die van waag en maat. Een en ander staat in verband met de oorlog, die vanaf 1572 in volle hevigheid woedde. Rotterdam had zich daarin niet onbetuigd gelaten, maar presenteerde de staten van Holland wel de rekening van haar inspanningen. Zij liet zich gedeeltelijk uitbetalen in de vorm van rechten waaraan de landsheer in het verleden inkomsten had ontleend. Het recht van de waag ging naar de stad over voor een bedrag van 8294 gulden²²). Rotterdam mocht dan sinds 1576 de waag volledig in eigen hand hebben, dat betekende nog niet dat afdracht van waaggelden aan Den Haag voorgoed tot het verleden behoorde. Zo vaardigden de staten van Holland in 1583 een ordonnantie uit met een regeling voor de heffing van de impost van het waaggeld ten behoeve van de 'gemeene saecke', in die dagen met name de oorlogvoering²³).

Uitbreiding van faciliteiten

Rond 1580 stond Rotterdam op de drempel van een nieuw tijdperk, waarin de waag tot volle wasdom kon komen. In het bestek van enkele decennia groeide uit het kleine havenstadje de 'wijtvermaerde koopstadt' met zowel een koopmansbeurs als een zetel van de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) binnen haar muren. Ook de vestiging van de admiraliteit op de Maze met haar scheepswerf was voor de stedelijke economie van grote betekenis. Toenevende drukte leidde tot uitbreiding van de waag- en marktfaciliteiten. In 1587 nam de vroedschap het besluit een brug te maken over de Kipsloot achter het stadhuis om het waag- en marktverkeer te vergemakkelijken. Enkele jaren later, in 1593, volgde de beslissing het zuideinde van de Botersloot, eveneens direct achter het stadhuis gelegen, te overwelfen van de Huidenbrug tot bij het Prinsenhof²⁴). Boven het water van de Botersloot ontstond op die manier een geschikte marktplaats.

Een algehele verbouwing van het stadhuis in 1606-1607 moet ook de waag ten goede zijn gekomen. De kroniekschrijver Van Waerschut legde de volgende ruimtelijke indeling voor het nageslacht vast: 'met verwulfde gevangenhuisen onder ende daarboven de

Waech ende Vleishal ende daerboven schoone kamers'²⁵). In het jaar 1612 blijkt er een waaghuis 'op de Botersloot' te staan, alwaar de pachter of een ander 'bekwaam persoon' op maandagmiddag en dinsdags - marktdagen - de waag moest bedienen voor de kopers van hennep, schijfgaren, geslagen want en dergelijke²⁶). De vezels van hennep vormden de grondstof voor touw en zeildoek en waren daarmee voor het scheeprijke Rotterdam van het allergrootste belang. De oudste ordonnantie van de waag, die van 1471, vermeldde dit landbouwproduct, dat uit de streek tussen Gouda en Schoonhoven werd aangevoerd, al onder de goederen die ter waag kwamen. Massale aanvoer van deze nogal stoffige koopwaar met een laag soortelijk gewicht zal de behoefte aan een afzonderlijke weegplaats hebben doen ontstaan. Bovendien was op die manier zowel een overdekte marktplaats beschikbaar als een gelegenheid tot opslag van onverkochte hennep.

Er kwam nog een derde waag bij, een boterwaag, die in 1676 voor het eerst in een officieel document werd genoemd²⁷). Deze waag was in het boterhuis te vinden, dat als stedelijke instelling al een hele geschiedenis achter zich had. De eerste vermelding is van 1587²⁸). Voor haar boterhandel had Rotterdam zodoende als één van de weinige steden in Nederland de beschikking over een overdekte marktplaats. Daar werd boter tegen de hitte van de zomerzon beschermd en konden 'huislieden' en boterkopers handel drijven zonder door slecht weer te worden gehinderd. Bij de stichting zal het ongetwijfeld de bedoeling zijn geweest de boterhandel te bevorderen en de concurrentiepositie ten opzichte van met name Delft te versterken²⁹). Dit boterhuis, alias boterhal, alias boterwaag stelde de handel bovendien in de gelegenheid onverkochte boter een week of langer in de kelders op te slaan³⁰).

De dynamiek en rusteloosheid van het zeventiende-eeuwse Rotterdam is terug te vinden in het vestigingsbeleid ten aanzien van marktterreinen, hallen en wagen. Het leek soms wel stuivertjewisselen tussen gebouwen met boterhuis, vleeshal en hennepwaag als deelnemers. Vleeshal eruit, hennepwaag erin; boterhuis en hennepwaag eruit, vleeshal erin; boterhuis eruit, hennepwaag erin. Zo ging dat maar door tot omstreeks 1662. De in het geding zijnde plaatsen lagen dicht bijeen: stadhuis, een gebouw aan de Hui(den)brug en één daar tegenover aan de Nieuwemarkt³¹). Het plein van de Nieuwemarkt is tussen 1645 en 1649 aangelegd op het terrein van het voormalig Sint Agnietenklooster en sloot aan op het marktterrein van de Huibrug, het overkluisde gedeelte van de

Botersloot³²).

Het gebouw tussen Huibrug en Lombardstraat kreeg in 1654 definitief de bestemming van vleeshal. Het voormalig magazijn van de admiraliteit aan de zuidkant van de Nieuwemarkt, waarin ook het zakkendragershuisje was gevestigd, bood, vermoedelijk vanaf 1662, een langdurig onderkomen aan de hennepwaag. In dat jaar verliet het boterhuis namelijk het pand om een geheel nieuw gebouw aan de overkant van het plein te betrekken, naast de Prinskerk. Waarom dit nieuwe gebouw niet de functie van algemene waag heeft gekregen waartoe het krachtens ligging, bouw en allure voorbestemd leek, is geheel en al onduidelijk. De uitbeelding van allerlei waaggoederen in het fronton kan onze verwondering slechts vergroten³³).

De drie wagen

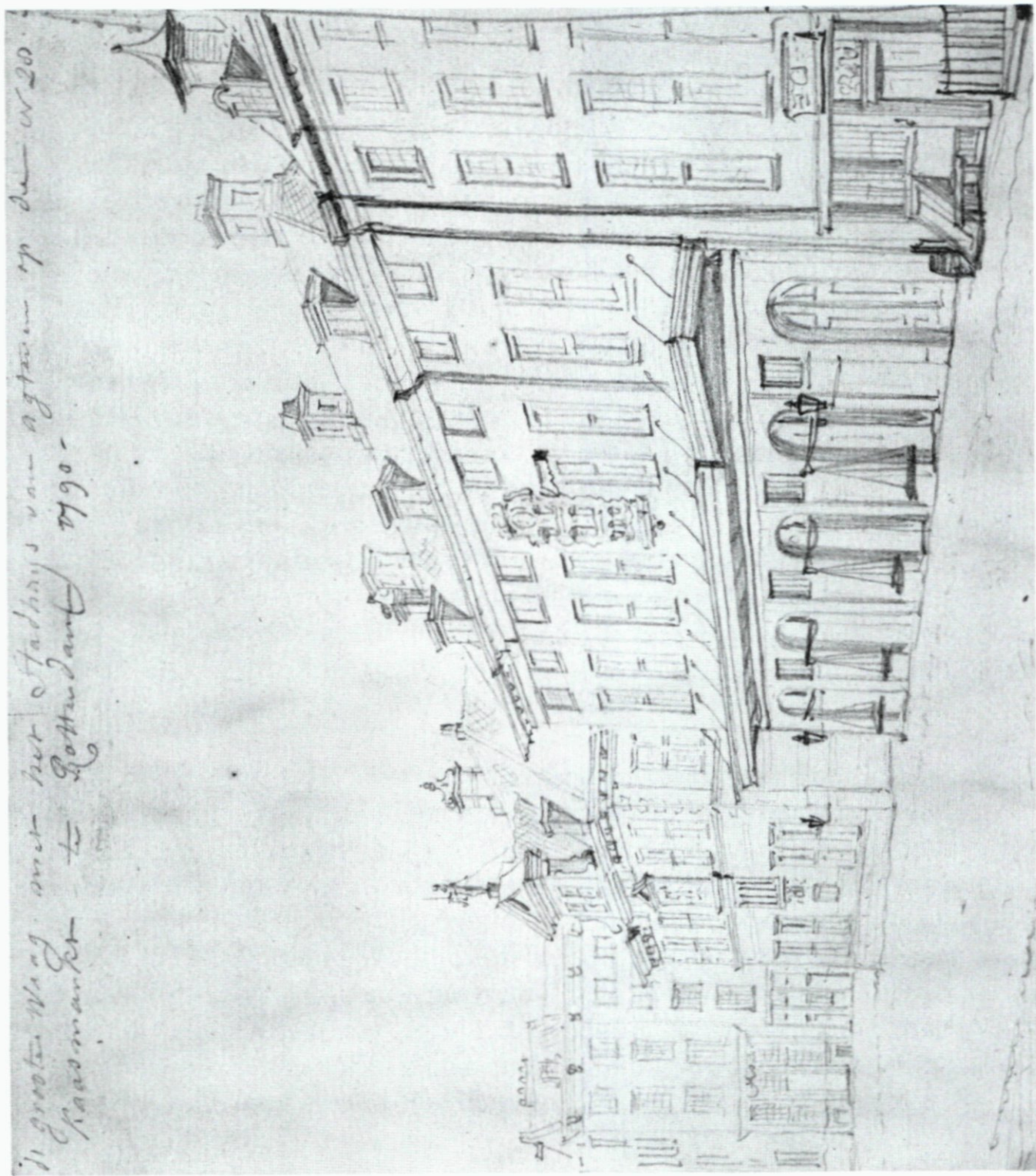
Na nog geen veertig jaar was er rond 1700 opnieuw behoefte aan extra weegcapaciteit. Aanvankelijk had het stadsbestuur een besluit genomen om een nieuwe waag op de kaasmarkt te bouwen, waarschijnlijk met de beperkte functie van kaaswaag³⁴). Maar toen burgemeesters en fabriekmeesters met een veel meer omvattend plan voor de draad kwamen, is er niet lang geaarzeld om het advies van die deskundigen op te volgen. De gehele waag moest de benedenverdieping van het stadhuis verlaten om plaats te maken voor de wisselbank en 'het waterrecht', een rechtbank in zaken van zeeassurantie. Er zou een nieuwe algemene waag worden gebouwd met de langste zijde aan de markt en de kortste langs de Gasthuissteeg, een hoekpand naast de achterzijde van het raadhuis³⁵). In februari van het jaar 1703 kon het wegen daar beginnen³⁶).

Ondertussen was de gracht tussen raadhuis en Laurenskerk, de Binnendijksloot, in 1686 geheel met balken en planken overdekt, voorzien van een zandlaag en vervolgens bestraat. Zo vormde dit plein samen met Huibrug en Nieuwemarkt een aaneengesloten marktterrein met in het centrum stadhuis en waag. Bij het gereed komen van de nieuwe waag werden op de plaats voor die waag 'kloeke' vierkante gaten gemaakt die ieder met dubbele luikdeuren werden afgesloten. 'De kaesschuiten onder deze brug leggende lossen hunne kazen door deze luiken op de markt en dit verricht zijnde worden die luiken weder toegedaan', zo deelt ons de contemporaine kroniekschrijver Kortebrant mee; het marktterrein was in feite een enorme brug waaronder de schuiten af en aan voeren³⁷).

In de aanvang van de achttiende eeuw had Rotterdam dus de beschikking over een drietal wagen: de grote waag, de hennepwaag en de boterwaag. In de geschiedenis van de waaggebouwen weerspiegelt zich de algemene stadsgeschiedenis. Zo dynamisch en soms chaotsich de zeventiende eeuw was geweest, even stabiel en geordend bleek de achttiende. De wagen bleven niet alleen constant in aantal maar bovendien steeds op dezelfde plaats. Kortebrant en Vergoes, van wie de eerste de stad uit de eerste helft van de eeuw en de andere uit de tweede helft uit eigen aanschouwing kenden, hebben ons beschrijvingen van deze wagen overgeleverd waaraan de volgende informatie grotendeels is ontleend³⁸).

Het nieuwe waaggebouw naast het raadhuis had langs de voorgevel een brede luifel, waaronder vijf grote poorten toegang tot het gebouw gaven. Opzij, langs de Gasthuissteeg, waren nog eens twee boogdeuren. 's Morgens gingen de deuren open en kwamen de grote balansen, zes in getal, naar buiten, de schaal voor de waagbare goederen buitenwaarts en die voor de gewichten binnenwaarts gericht. Op die manier werd het gesleep met koopwaar tot een minimum beperkt. De luifel bood enige bescherming tegen slecht weer. Binnen waren twee kleinere balansen beschikbaar voor het wegen van meer waardevolle handelsartikelen. In het waaggebouw zelf waren boven de ingang van de zogenaamde kaas-kamer twee memorieborden, het ene ter herinnering aan de eerste koffieweging op 14 februari 1703 en het andere insgelijks voor de kaas op 17 februari. Waagmeester, waagwegers, waagarbeiders, waagkruiers en ander personeel hadden de beschikking over een kantoor dan wel verblijfplaats, terwijl de collecteurs van zowel de waagbelasting van de provincie Holland als van de stad Rotterdam met boekhouders en andere bedienden hun fiscale taak in afzonderlijke ruimten verrichtten.

De zuidelijkste poort in de Gasthuissteeg gaf toegang tot een pakhuis, waarin onder andere de pikkels werden opgeborgen. Dat waren mobiele weegtoestellen voor gebruik elders in de stad, met name op markten en bij pakhuizen. Daarnaast bevond zich een kleinere deur waardoor men in de bergplaats van het schavot kwam, door onze kroniekschrijvers omschreven als 'het schouwtooneel der misdadige'. Onder het pakhuis was een kelder waar de turf voor zowel stadhuis als waag werd opgeslagen. De vertrekken boven de waag kregen in het jaar 1709 via een geheel gesloten galerij over de Gasthuissteeg heen een directe verbinding met het stadhuis. Deze vertrekken, zo oordeelde Kortebrant, 'hebben geen



65. Grote Waag en stad-
huis op de Kaasmarkt.
Potloodtekening van E.
Maaskamp, 1790.

aenmerkenswaardigheden in: zij dienen alleen tot nut gebruick omdat het stadhuis te klein is'. In 1790/1791 is de galerij tot aan de voor- en achtergevel van de waag met twee vertrekken uitgebreid. Het gebouw waarin de grote waag was gevestigd had dus in feite een belangrijke functie als dependance van het stadhuis.

Het midden van de voorgevel van de bovenverdieping trok de aandacht met een grote plaat van hardsteen, waarin zowel het stadswapen als de wapens van de vier burgemeesters en de drie fabriekmeesters uit het bouwjaar 1703 waren uitgehouwen. Tijdens de revolutionaire periode in 1795 moesten de wapenschilden van de heren op hoog bevel worden verwijderd, hun namen evenwel die daaronder waren aangebracht, bleef dit lot bespaard. Het gebouw met hennepwaag en zakkendragershuisje op de zuidwesthoek van de Nieuwemarkt werd in 1759 afgebroken en door een nieuw vervangen. Binnenin de hennepwaag was een grote ruimte. Daarin vervulde een balans met twee schalen zijn weegfunctie niet alleen voor de hennep maar bovendien voor vette varkens: 'des het in de slagttijd hier zeer druk en vol gewoel is'. Onverkochte hennep en gekochte hennep waarvoor elders niet direct ruimte beschikbaar was kon hier tot vier weken gratis worden opgeslagen³⁹).

Het boterhuis naast de Prinskerk aan de noordkant van de Nieuwemarkt moet een gebouw van enige allure zijn geweest, met aan de voorzijde een hardstenen pui en drie poorten. Ter hoogte van de bovenverdieping waren zes zuilen, met kapitelen voorzien van voluten naar de Ionische bouwstijl, vier geplaatst voor het enigszins uitspringende middenstuk, en twee op de hoeken. Boven de lijst was een fronton van hardsteen waarin verschillende waagbare goederen waren uitgebeeld. De benedenverdieping was zeer ruim, lichtig en hoog en had aan de oostzijde een grote vierkante lantaarn. In die ruimte bevond zich een balans met twee schalen, waarin alleen Hollandse boter werd gewogen. 'Vreemde' boter moest naar de grote waag.

Van Reyn weet mee te delen dat sommige van de ruime vertrekken op de bovenverdieping tot gildekamers hebben gediend van onder andere goud- en ziversmeden, manufacturiers en kramers. Verder is daar volgens hem een tijdlang een schermschool geweest⁴⁰). De achterzijde van dit bouwwerk, aan de Prinsenstraat, bestond uit twee oude gevels, vroeger waarschijnlijk toebehoord hebbend aan evenzovele huizen, waarvan die aan de westzijde het grootst was en ook een ruime poort had. Dinsdags,

dé Rotterdamse marktdag, gaf de botermarkt voor consumenten, de 'kopbotermarkt', daar in de Prinsenstraat veel drukte. Deze markt moest in 1795 echter verhuizen naar de beurs.

De fiscus

Na in het voorgaande hoofdstuk de puur materiële verschijningsvorm van de waag in het stadsbeeld van de zeventiende en achttiende eeuw behandeld te hebben, ga ik thans over tot een uiteenzetting van de fiscale en organisatorische structuur daarachter. Evenals in de eerste eeuwen was ook nu de functie van de waag van tweeërlei aard: weging van groothandelsproducten en belastingheffing. Evenals toen was ook in deze tijd de hogere bestuursinstantie, de staten van Holland, eerstens en vooral in belastingheffing geïnteresseerd en ging het stadsbestuur primair de zorg voor een in de gegeven omstandigheden zo goed mogelijk functionerende weegfaciliteit ter harte. Door de stroom van handelsgoederen zoveel mogelijk langs de stedelijke markten, kranen en wagen te leiden, schiep de overheid concentratiepunten voor belastingheffing.

De staten legden hun regelgeving ten aanzien van 'de impost van het waaggeld' vast in ordonnanties, waarvan de eerste uit 1583 dateert. Oude hoofdprincipes bleven gehandhaafd: koper en verkoper betalen ieder de helft en verplichte weging op de openbare waag van alle waagbare goederen bij overdracht boven een bepaald gewicht. Het gewichtscriterium werd op twintig pond gesteld en bleef tot de afschaffing van de waagbelasting in 1816 op dat niveau gehandhaafd. De lijn die in de tijd van Karel V was uitgezet: bevoordeling van de stad boven het platteland, werd doorgetrokken. Plattelanders waren verplicht gebruik te maken van wagen in de 'beslooten' steden, tenzij hun dorp al voor de oorlog - die wij de tachtigjarige noemen - de beschikking over een eigen waag had gehad⁴¹).

Uitgebreide tarieflijsten van alle aan de impost onderworpen koopmanschappen vergezelden de ordonnanties. Hoewel volgens die van 1583 de perceptie (inning) van deze belasting openstond voor een collecteur (ambtenaar) of een pachter (particulier) schijnt de functie tot de zogenaamde belastingoproeren van 1748 steeds waargenomen te zijn door een pachter. Vanaf 1750 is de waagimpost bij voortduring langs ambtelijke weg - bij collecte - ingezameld door een collecteur⁴²). Deze had, zoals wij hiervoor hebben gezien, evenals zijn voorganger de pachter - die overigens zijn za-

ken door een eigen collecteur kon laten waarnemen - met zijn personeel een kantoor in de grote waag.

Aangezien de Rotterdamse handel na 1576 de impost op de waag vanwege de staten van Holland te betalen had, zou de indruk post kunnen vatten dat de stad met de koop van het oude landsheerlijke recht op de waag in dat jaar in feite niets was opgeschoten. Immers, wat maakt het uit of je nu aan de staten betaalt of aan de graaf? Er is echter wel degelijk een verschil. De impost was een zuivere belasting, terwijl het waagrecht niet enkel het waaggeld, maar meer algemeen zeggenschap ten aanzien van het beleid omvatte. Het feit dat de landsheer vooral in de financiële kant van de zaak was geïnteresseerd en bij tijd en wijle de gehele waag in onderpand gaf - een pandgeving die, zo bestaat de indruk, soms heel lang kon duren - doet aan dat feit niets af. Vanaf 1576 stond het de stad vrij het beleid ten aanzien van de waag in zijn geheel en bij voortduring zelf vast te stellen.

Het is duidelijk dat de ontvangen waaggelden geen zuivere winst vertegenwoordigden. Met name de kosten voor aanschaf en onderhoud van het weegwerktuig, huur (in het landsheerlijk tijdperk) dan wel bouw en onderhoud van de weegruimte alsook de bediening van de weeginrichting moesten in mindering worden gebracht. Welke criteria Rotterdams stadsbestuur bij de vaststelling van het waagtariet hanteerde is ons niet precies bekend. Een aanwijzing is te vinden in een document uit het jaar 1611, waarin zonder omwegen is vastgelegd dat de Rotterdamse tarieven lager moesten zijn dan die van de concurrentie, namelijk de steden Amsterdam, Delft, Dordrecht en Gouda⁴³).

Aanvankelijk werd de stedelijke waagaccijns verpacht⁴⁴), evenals de impost van Holland. Maar op een gegeven moment, waarschijnlijk voor het eerst in 1628, heeft men de waagmeester de accijns langs ambtelijke weg laten innen⁴⁵). Verschillende malen is de afweging gemaakt of verpachting niet beter uit zou komen⁴⁶). Wat 1676 en volgende jaren betreft staat vast dat men daar ook daadwerkelijk toe overging⁴⁷). Deze situatie beviel kennelijk toch niet zo goed, want vanaf 1680 werd de waagaccijns bij voortduring gecollecteerd⁴⁸). De hennep- en boterwaag werden evenwel nadien, in ieder geval incidenteel, nog wel verpacht⁴⁹). Waren het in de ondernemende zeventiende eeuw mannen van het vak, de waagmeesters, die er de inning van de waaggelden bij deden, in het laatste kwart van de achttiende eeuw, de eeuw van de regenten, namen financiële experts, de collecteurs, het waagmeesterschap waar⁵⁰).

De tijd had de rollen omgekeerd. Deze collecteur annex waagmeester liet zich assisteren door een klerk en een geldophaler. De klerk Teunis van den Donker maakte carrière en bracht het tot collecteur-waagmeester⁵¹).

Zò stabiel waren de tarieven van de stadsaccijns dat de waagordonnantie van 1676, die een uitvoerige tarieflijst bevatte⁵²), in 1749 bijna integraal in de toen in druk uitgegeven ordonnantie op de stadsaccijnzen kon worden opgenomen. De belangrijkste wijzigingen betroffen toevoeging van nieuwe producten, zoals koffie, cacao en 'oranje schillen'⁵³). Vanaf 1654 is de opbrengst van de waagaccijns terug te vinden in een nagenoeg volledige serie stadsrekeningen⁵⁴). De inkomsten uit boterwaag en hennepwaag zijn afzonderlijk geregistreerd. De bedragen hiervan vormen echter slechts een fractie van die van de grote waag en blijven daarom verder buiten beschouwing.

De jaarbedragen van de waag gaven tot 1755 een geleidelijke stijging te zien. Tot 1663 bleven de inkomsten onder de 10.000 gulden en tot 1679 onder de 20.000. In het jaar 1698 kwam de som voor het eerst boven de 30.000 uit, de 40.000 werd in 1719 overschreden. De mijlpaal van 50.000 volgde in 1732 en werd met een bedrag van 58.493 meteen royaal gepasseerd, maar dit bleek een uitschieter. Het duurde tot 1748 eer deze grens opnieuw was bereikt. Toen bleef het enige tijd goed gaan, *semper crescendo*: in 1755, binnen enkele jaren dus, werd de top van 77.595 bereikt. De vreugde was van korte duur, want het jaar daarop bracht een formidabele terugval tot een bedrag van 31.211. De volgende decennia gaven een beeld te zien van op- en neergang, al naar het de conjunctuur beliefte. Sommen in de 30 en 40.000 waren overheersend, terwijl uitschieters naar boven en beneden niet ontbraken. De jaren tachtig leverden voornamelijk bedragen in de 20.000 op. Tot 1806, toen de stadswaagaccijns kwam te vervallen en alleen weeg- en wikloon binnenkwam, deden zich vervolgens veel schommelingen voor en wel van bedragen variërend tussen 42.856 (1802) en 18.802 (1799).

Hetgeen aan impost naar Den Haag toeging bedroeg in de tweede helft van de achttiende eeuw grosso modo het drie- tot viervoudige van bovengenoemde bedragen. Daarmee nam Rotterdam op de ranglijst van de Hollandse steden een goede tweede plaats in en moest het alleen Amsterdam voor laten gaan⁵⁵). Toen de edel groot mogende heren in 's Gravenhage de terugval in waaginkomsten in 1768 aan fraude meenden te moeten toeschrijven en

dienovereenkomstig maatregelen wilden nemen, gaven de Rotterdammers in overweging: 'dat het decres van het middel van de waag niet zoo zeer te attribueeren is aan de fraude, maar veeleer zoo niet alleen aan de swaare impositie'. Daardoor kwamen verschillende goederen uit Frankrijk en Engeland niet hier te lande, maar gingen rechtstreeks naar Hamburg en Oostende, 'alwaar diergelijke swaare last ende impositie niet bekend is'. Rotterdam bepleitte een aanpassing van de imposttarieven⁵⁶).

Niet alle goederen waarvoor belasting aan stad en staten was verschuldigd gingen ook daadwerkelijk op de openbare weegschalen. De belasting op handelswaar die 'bij stapeling' van eigenaar verwisselde werd op aangifte voldaan⁵⁷). Bovendien maakten handelaars gebruik van de mogelijkheid jaarlijks een accord te sluiten met de fiscus, waarbij de totale uitslag van hun koopwaar gedurende het komende belastingjaar op een bepaalde hoeveelheid en dienovereenkomstige belastingsom werd gefixeerd⁵⁸). Dat waren de zogenaamde accordanten. De belastingambtenaren tastten hierbij geenszins in het duister, omdat ze op de hoogte waren van hetgeen was ingeslagen. Na verwittiging en betaling van de belasting was het in individuele gevallen aan particulieren toegestaan zelf goederen boven de twintig pond in hun eigen huis te wegen. De Oost-Indische Compagnie was het gepermitteerd permanent van eigen weegfaciliteiten gebruik te maken, maar zij moest evengoed als iedere koopman haar helft van de belasting betalen. Onder degenen die belastingvrijdom genoten namen de instellingen van liefdadigheid een voorname plaats in⁵⁹).

Het weegbedrijf

In de zeventiende eeuw heeft het weegbedrijf het aanzien gegeven aan een waagorganisatie, die in de 'ordonnantie op de waag' van 1723 zijn definitieve vorm kreeg. Belangrijke momentopnamen in die ontwikkeling zijn aanwezig in enkele passages in de vroedschapsresoluties - niet meer dan fragmenten - en in ordonnanties op de verpachting van de waag (1640 en 1676), een reglement op de waag (1692), instructies voor waagmeester, wegers en waagarbeiders (1708) en de ordonnantie van 1723 zelf natuurlijk. Tussen 1471, de oudste keur, en 1640 moet er minstens nog één andere keur zijn uitgevaardigd, maar deze is helaas niet bewaard gebleven. De Rotterdamse regelingen weerspiegelden in algemene zin uiteraard de ordonnanties van de staten van Holland en traden in detail wat betreft de specifiek stedelijke situatie, met name het

weegbedrijf als zodanig.

Toeneming van activiteiten heeft tot arbeidsverdeling geleid. De waagmeester kreeg assistentie van beëdigde wegers, die voor het eerst in 1592 in een officieel document werden vermeld⁶⁰). De ordonnantie van 1640 liet de koopman geheel vrij in de keuze van degenen die zijn handelswaar zouden 'slepen, arbeyden ofte kruyden', dat wil zeggen het transporteren van en naar de waag alsook het in de weegschalen zetten en eruit halen. Deze vrijheid heeft er ongetwijfeld toe bijgedragen dat er, volgens dezelfde keur, 'op de ordinaris merckt-dagen groote disordre wert gepleeght' door personen 'die met haer kaes ende boter mitsgaders andere waren alhier ter merckt komen ende ter waghe brengen om gewogen te werden dat eenighe haer vervorderen hare kaes, boter ende andere waren buyten hare beurte ende consent van de waegh-meester ofte syne gecommiteerde in de schale te setten om gewogen te werden, soo datter dickwijls twee of drie personen te ghelijcke hare goederen in de schale willen setten. Daerdoor veel twisten, kyvagiën ende groote disordre uyt ontstaan'⁶¹).

Terwijl de waagordonnantie van 1676 nog niet veel verder kwam dan de loutere vermelding van 'ordinaris arbeiders'⁶²), was de situatie er in 1692 kennelijk rijp voor om de werkzaamheden rond het wegen stringenter te ordenen en in een reglement vast te leggen. Het in en uit de schalen plaatsen van gewichten en goederen was sindsdien uitsluitend voorbehouden aan de arbeiders of hun 'noodthulpen'. Er waren dat jaar vijf beëdigde arbeiders, die daarnaast ook andere werkzaamheden hadden te verrichten. Aan het reglement is een lijst toegevoegd met het weegloon van de vijf wegers en het arbeidsloon van deze arbeiders. Evenals bij 's lands (van Holland) impost en de stedelijke accijns dienden koper en verkoper ieder de helft van het bedrag voor hun rekening te nemen. Bovendien kreeg de waagmeester een emolument van 8 penningen 'van yder wick of schaal van alle koopmanschappen egeene uytgesondert, soo wel van goederen die aengegeven, als die gewogen werden'⁶³). Onder 'wik' verstond men de individuele weging, het vaststellen van het gewicht van de hoeveelheid product die in één keer op de schaal ging. Sindsdien lag de structuur van de waagkosten voor de koopman vast: gewestelijke impost, stedelijke accijns, weegloon, arbeidsloon en wik- of schaalgeld.

De waagmeester was van stadswege met de algemene leiding en administratie van het weegbedrijf belast, waarvan het vaste personeel dus uit wegers en arbeiders bestond. In 1708 waren er nog

steeds van iedere groep vijf. Bovendien waren er extra-ordinaris wegers alsook arbeiders-noodhulpen. Het aantal van de laatste categorie stond in 1708 op vijftien. Ook de wegers moesten soms een beroep op noodhulpen doen. In plaats van de aanduiding 'arbeiders-noodhulp' komt ook de term 'extra-ordinaris arbeider' voor⁶⁴). Het instituut van noodhulpen is, zoals we kunnen vermoeden, in het leven geroepen door de buitengewone drukte op de wekelijkse marktdagen. Al het waagpersoneel, ordinaris, extra-ordinaris en noodhulp zonder onderscheid, moest als ambtenaar van het ancien régime de eed afleggen.

Het was niet alleen de taak van arbeiders om gewichten en koopmansgoederen in de schalen te plaatsen en daaruit te halen - activiteiten aangeduid als arbeiden - maar ze moesten deze handelsproducten ook nummeren en merken. Wegers noteerden nauwgezet het gewicht van iedere weging en verdere relevante gegevens, zoals de namen van koper en verkoper. Hun aantekeningen gingen eerst naar de belastingcollecteurs van de staten van Holland en de stad Rotterdam en vervolgens naar de waagmeester die de gegevens in een journaal vastlegde. Hij was gehouden die aantekeningen te bewaren en tot een boek te laten inbinden om een ieder die daartoe gerechtigd was inzage te geven en tegen betaling kopieën te verstrekken. Wegers moesten - desgewenst - zowel voor de koper als de verkoper een kopie van hun aantekening maken die de arbeiders nog dezelfde dag op de kantoren van de zakenlui hadden te bezorgen.

Op aanvraag konden kooplui goederen elders laten wegen, met name in hun pakhuizen. Op die manier spaarden zij vervoerskosten uit, hoewel natuurlijk het transport van het mobiele weegtoestel, de pikkel, niet gratis was. Zelfs wanneer twee paarden voor het vervoer van de weegapparatuur nodig waren en de kosten navenant stegen, was aan de pikkel bij grote hoeveelheden vaak de voorkeur te geven. Zo'n pikkel rukte uit onder aanvoering van één weger, vergezeld van één ordinaris en twee extra-ordinaris arbeiders of zoveel meer als de waagmeester nodig oordeelde.

Het vervoer van en naar waag en kraan was rond 1700 aan even strenge regels onderworpen als het waag- en kraanbedrijf zelf. Een ordonnantie uit 1685 stelde zonder omwegen dat kooplui verplicht waren om gebruik te maken van de diensten van de 'ordinaris slepers deser stadt' voor het vervoer van goederen waarvoor kraan- of waaggeld moest worden betaald ('de kraen of waegh subject'). Deze slepers waren door het stadsbestuur als zodanig 'geadmit-

teerd', dat wil zeggen toegelaten om hun bedrijf binnen gildeverband uit te oefenen. Een stelsel van sleperslonen was naar talloze stadstrajecten fijnmazig gedifferentieerd. Kleinere partijen konden worden gekruid en ook voor deze wijze van transport ontwierp men een soortgelijk, zij het minder complex prijsstelsel. Arbeiders-noodhulpen voor wie geen waagwerk beschikbaar was - en die dus gedurende die tijd geen inkomsten hadden - kwamen het eerst in aanmerking wanneer goederen naar de huizen van waagklanten moesten worden gebracht. Daarbij gaven zij de gewone kruiers het nakijken.

De deuren van de grote waag zwaaiden 's morgens om zeven uur open en gingen 's avonds om zes uur dicht, althans in de periode van maart tot en met september. Van oktober tot maart waren die tijden 's morgens acht en 's middags vier uur. Alleen op marktdagen waren alle wagen in bedrijf, dus ook de boter- en hennepwaag. Op die drukke dagen waren er aangepaste tijden: het kwam er eigenlijk op neer dat het werk een aanvang kon nemen, zodra er voldoende daglicht was. De aanvangstijden waren sterk gedifferentieerd. Bijvoorbeeld: van begin tot midden mei om zes uur en van midden tot eind mei om half zes. In de zomermaanden juni, juli en augustus was het waagpersoneel al om vijf uur present. Sluitingstijden ontbraken. Dat was niet zonder reden: het was namelijk de bedoeling de waag gaande te houden 'soo lange de markt-schippers genegen zullen zijn de gewogene kaes of andere waren uyt deselve te ontfangen'. Eerst daarna mochten de luikdeuren van de openingen in het marktplein toegedaan en de grote waagdeuren dicht getrokken worden.

Natuurlijk vormden het onderhoud van gebouwen en inrichting een belangrijk onderdeel van de werkzaamheden. Met name de weegtoestellen werden met alle zorg omgeven: afstelling van het weegmechanisme, schoonmaken van de schalen en dergelijke⁶⁵). Zonder noemenswaardige wijzigingen behield het Rotterdamse weegbedrijf de hierboven beschreven materiële hoedanigheid en organisatorische structuur tot in de negentiende eeuw. In deze periode bereikte de waag van Rotterdam rond het midden van de achttiende eeuw het hoogtepunt in haar ontwikkeling. Uitstekende weegfaciliteiten en een adequate organisatie in het algemene kader van verplichting tot openbare weging, economische onderworpenheid van het platteland aan de stad en bloeiende handel hebben de waag tot een krachtige instelling in de stedelijke huishouding gemaakt.

De limiet

Honderddertig jaar later, na een bestaan van vijfeneenhalve eeuw, ging de waag in 1882 als een zelfstandige gemeentelijke organisatie ten onder. Hoewel de handel in de Franse Tijd kwijnde stond het voortbestaan van de waag in die tijd nog niet op het spel. Er veranderde wel het een en ander. Zo behoorde de tijd van de grote gewestelijke en stedelijke zelfstandigheid voorgoed tot het verleden. Er werd in de jonge staat met een sterker centraal gezag een algemeen belastingstelsel voor geheel het land ingevoerd. Als gevolg van het streven naar grotere eenheid en uniformiteit onttrok de centrale regering de zeggenschap inzake het algemeen beleid ten opzichte van wagen aan de steden en dus ook aan Rotterdam. Zo kwam het overheidsgezag over het Rotterdamse weeghuis in deze revolutionaire tijd opnieuw aan Den Haag, evenals in de Middeleeuwen: *bien étonnés de se trouver ensemble*, de tijd waarin de heerlijke rechten - waaronder het waagrecht - ontstonden en de tijd die deze wilde afschaffen!

Eén van de vaste punten in de waagordonnanties van de staten van Holland: de uitdrukkelijke bevoordeling van steden boven het platteland, schitterde in de 'Ordonnantie, waar op binnen de Bataafsche Republiek zal worden geheven de impost op de waag' van 13 december 1805 door afwezigheid. Ondanks de leuze van vrijheid bleef weging op de openbare wagen van goederen boven de - nog steeds - twintig pond verplicht. Natuurlijk vooral in verband met de belastingheffing. De uitzonderingen van weleer bleven bestaan, maar werden aan meer regels gebonden: het belastingnet werd fijnmaziger. Dit gold in het bijzonder voor de verkoop bij stapeling en het accoord over de afkoopsom voor de uitslag van waren gedurende een belastingjaar. Mede in verband hiermee ontstond er een papierwinkel. Maar liefst acht verschillende formulieren zijn aan de ordonnantie van 1805 toegevoegd⁶⁶).

De stadswaag van Rotterdam was 's lands waag geworden. De staat was bereid het beheer van het weegbedrijf, met name het onderhoud van de gebouwen en de inrichting alsook de betaling van het personeel, aan de stad toe te vertrouwen. Als tegenprestatie deed de staat afstand van het 'weeg of wik-loon', waarvoor het overigens wel richtlijnen gaf⁶⁷). Uit de betalingen voor het wegen moest Rotterdam dus zijn waag in bedrijf houden. Voor een afzonderlijke stedelijke accijns naast de landelijke impost was in het nieuwe bestel geen plaats. Volgens een rapport van de waagmeester uit 1814 is het wikkeld keurig volgens de Haagse richtlij-

nen geïnd en na aftrek van het collectloon (het salaris van de collecterende waagmeester) aan de gemeente afgedragen om daarmee het onderhoud van gebouw en inrichting te bekostigen. Bovendien hebben de vaste en losse waagwegers een aanvullend loon uit de opbrengst van het wikkeld ontvangen, wanneer zij uit hun gewoon loon 'geen genoegzaam bestaan' konden vinden. Zulks is met name in 1810 en 1811 het geval geweest. Hun gewone loon ontvingen zowel de wegers als de arbeiders nog steeds volgens het achttiende-eeuwse tarief van de wegers- en arbeidslonen⁶⁸).

Na in de periode 1811-1813 weer tot stadswaag getransformeerd te zijn en daarna tussen 1813 en 1816 opnieuw de status van landswaag te hebben verkregen⁶⁹), volgde in laatstgenoemd jaar een revolutie in het bestaan van de waag: één van de twee pijlers, de fiscus, viel weg. Door de introductie van een nieuw stelsel van indirecte belastingen is de waag zoals die daarvoor bestond 'komen te cesser', zo heet het dramatisch in het resolutieboek van de Rotterdamse burgemeesters⁷⁰). De vereniging met België was er debet aan dat men hier te lande overging tot heffing van de accijnzen op de Belgische manier, namelijk 'bij de oorsprong' zo dicht mogelijk bij de plaats waar de belastbare goederen hun oorsprong vinden.

Ieder dorp en iedere stad gingen vervolgens aan de gemeentegrens (de 'limiet') accijnsbelasting heffen⁷¹). Daarmee raakten de stedelijke wagen bij de fiscus uit de gratie. Rotterdam richtte op de volgende plaatsen kantoren voor aangifte en verificatie in: aan de Maaszijde bij het 'Oostersche Oude-Hoofd' en het 'Westersche Nieuwe-Hoofd' bij de ingang van respectievelijk Oudehaven en Leuvehaven; aan de landzijde aan de Houtlaan buiten de Schiedamsepoort, aan de Heul, aan de Rotte en 'aen den Zeedyk buiten de Oost Poort'. Alleen daarlangs mochten belastbare goederen de stad in en uit. 'Alle andere invoer langs wegen en punten bij dit reglement niet voorgeschreven, zullen worden aangemerkt als fraude'. Het kantoor van directie, administratie en ontvangst was in de Oppert gevestigd. De waag had men alleen nog bij een vermoeden van valse aangifte nodig⁷²).

Rotterdam kreeg andermaal de volledige zeggenschap over de waag. Nu de verplichting om handelsgoederen te laten wegen op openbare wagen was komen te vervallen, moest in eerste instantie de vraag beantwoord worden: doorgaan of niet? Het stadsbestuur heeft, op 16 december 1816, gemeend 'zoo tot gemak als gerief des handels eene facultatieve stedelijke waag te moeten introduceren en wel op den voet zoo van waeg-arbeidsloon als wikkeld conform

de stadskeur van den jare 1723. Edoch, bij provisie voor den tijd van drie maanden, ten einde gedurende dien tijd te beproeven of de gemelde waag zodanig zoude worden gefrequentieerd dat de salarissen der wegers en arbeiders alsmede de onkosten des onderhouds van het gebouw, der schalen en het gewigt zoude kunnen worden gevonden en alzoo het behoud van een aantal huisgezinnen met het gerief van den handel zoude kunnen worden vereenigd'⁷³). Eerst dus een proeftijd van drie maanden.

Na advies van de kamer van koophandel te hebben ingewonnen stond het besluit om de waagfaciliteit te continueren ver voor het verstrijken van deze termijn vast. Al op 1 februari van het volgend jaar verscheen een reglement op de waag, waarvan de preambule in 't algemeen wees op het nut voor de handel om goederen door beëdigde personen te laten wegen en in 't bijzonder op de officiële gewichtsgarantie: 'en zoo aen den verkooper als kooper te doen strekken tot eenen veiligen waerborg in de aflevering en ontvang van hunne waren en koopmanschappen; en daer dezelve tevens, door eene eenparige weging, alle verschillen, die anders over de wigt der goederen zouden kunnen ontstaen, voorkoomt: - en tegelijk de gelegenheid aanbiedt, dat de wigten van al hetgeen in de waeg of aen de pikkelschalen gewogen is, ten allen tijde, op eene wettige wijze, die geene tegenspraek duldt, door gelegaliseerde afschriften uit de waegregisters, kan worden geconstateerd; hetgeen, vooral voor den handel van - en naar buitenlands, van het hoogste belang is'⁷⁴). Ongeveer zestig jaar voor de ondergang van de waagorganisatie is in een officieel Rotterdams document voor het eerst expliciet geformuleerd wat in essentie vermoedelijk de grondslag voor haar stichting vijf eeuwen eerder heeft gevormd.

Anders dan in terminologie vertoonde het nieuw reglement ten opzichte van de achttiende eeuw weinig veranderingen. Op aanraden van de kamer van koophandel was het tarief gewijzigd. In plaats van het drievoudig samengesteld tarief van wikkeld, wegers- en arbeidsloon kwam een tweevoudig: 'waegloon' en 'schaelgeld en arbeidsloon'. Aan een enkelvoudig tarief zou de kamer de voorkeur hebben gegeven, maar aangezien de ordonnantie van het rijk op de indirecte belasting aan de plaatselijke weegtarieven refereerde leek het haar van belang een onderscheid tussen het eigenlijke weegloon en de 'onkosten voor 't onderhoud der waag, loon der arbeiders etc.' te handhaven⁷⁵). De verdeling van dit weeg- of wikkeld was, in 1834, als volgt: eerst het collectloon voor de waagmeester, vervolgens 2/3 deel van het weegloon voor de wegers en

de helft van het arbeidsloon voor de waagarbeiders en nog enkele kleinere posten. Het restant ging naar de gemeentelijk kas⁷⁶). Het duurde tot 1854 eer een nieuwe verordening op de wagen een enkelvoudig tarief invoerde⁷⁷).

Eervol ontslag

Bij de aanvang van een ingrijpende verbouwing van het raadhuis in 1827 is de grote waag verplaatst naar de Punt - die Wijnhaven en Scheepmakershaven samen in de havenwijk vormen. Daar bevond zich al een stedelijke kraan⁷⁸), zodat er uit verkeerstechnisch oogpunt bezien een strategische combinatie ontstond. De voordelen wogen in de havenstad Rotterdam zeker op tegen het nadeel van een minder goede bereikbaarheid voor het vervoer per as. Op organisatorisch vlak kreeg deze vereniging een vertaling in een eenhoofdige leiding voor beide gemeentelijke instellingen. De waagmeester werd tevens kraanmeester en liet zich zowel met de ontvangst van de weeg- en wikkelden als de inkomsten uit kraan- en wikkelden belasten⁷⁹).

Voor de aan- en afvoer van kaas was deze locatie minder geschikt, want een eind van de kaasmarkt verwijderd. Dat is waarschijnlijk de belangrijkste reden waarom de kaaswaag in de landstad is achtergebleven. Dit laatste leid ik af uit het feit dat deze weegfaciliteit in 1854 in het 'gewezen boterhuis' was gevestigd. Dat was niet meer het gebouw met een fronton van waagbare goederen, aangezien dat in 1835 door een nieuw was vervangen⁸⁰). Alleen 's maandagsmorgens konden kaasboeren en -handelaars daar worden bediend. De boterwaag was ondertussen te vinden op de plaats van de botermarkt, die sinds 1795 in het gebouw van de grote beurs plaats vond en wel op de oude wekelijkse marktdagen van dinsdag en zaterdag, ook alleen in de morgen. Dan was er in 1854 als vierde openbare weeginrichting gedurende marktdagen de varkenswaag op de veemarkt⁸¹). De waagverordening waaraan ik deze gegevens heb ontleend, vermeldt geen hennepwaag. De laatste officiële mededeling over het bestaan van deze waag ben ik tegengekomen in het waagreglement van 1817⁸²). Van Reyn heeft echter in een manuscript uit het midden van de vorige eeuw een aantekening gemaakt dat de hennepwaag in die tijd nog steeds aan de zuidzijde van de Nieuwemarkt stond⁸³). Misschien heeft hij alleen het gebouw bedoeld.

Het ging niet goed met de stedelijke kaasmarkt en dus ook niet met de kaaswaag. Toen de kamer van koophandel in 1847 een on-

derzoek instelde naar de kaasmarkten en -wagen in Zuid-Holland, bleek haar dat de aflevering van dit zuivelproduct door de boeren op verschillende wijze plaats vond. Er werden wel kaasmarkten gehouden, onder andere te Rotterdam, maar alleen in Gouda was nog een wekelijkse markt van enige betekenis. En zelfs daar werd maar weinig kaas aangevoerd, omdat de meeste partijen door de boeren aan huis werden verkocht. De aflevering te Gouda vond overigens meestal nog wel over de stadswaag plaats, hoewel daar ook op particuliere wagen werd geleverd. De kamer merkte vervolgens op dat elders daarentegen maar zelden van publieke wagen gebruik werd gemaakt, omdat bijna alle leveringen plaats vonden bij de pakhuizen van de handelaars⁸⁴).

De groothandelsfunctie van de kaasmarkt was door directe verkoop en levering van leverancier aan handelaar in Rotterdam en andere steden in toenemende mate uitgehold en daarmee ook de functie van de kaasweg. Deze tendens deed zich ook bij andere handelsartikelen dan kaas voor. Markten waar de handelswaren en masse voor de groothandel werden aangevoerd waren aan het verdwijnen⁸⁵). Bij deze deconcentratie van de levering van handelsgoederen had een centrale instelling als de waag moeite zich staande te houden. Er was geen verplichting tot openbare weging meer om deze ontwikkeling tegen te houden.

Het ging niet goed met de waag. In de jaren zeventig werd de waagmeester in zijn verslagen aan het gemeentebestuur al maar somberder. Begin 1872 meende hij nog een lichtpunt te onderscheiden in de Nederlandsche Handel-Maatschappij (NHM), die hij de grootste steun voor de waag noemde. En terecht, want deze maatschappij was dat afgelopen jaar met haar suikerwegingen goed geweest voor 61 procent van alle betalingen⁸⁶). Overigens woog de NHM de door haar geveilde koffie sinds 1868 zelf, een artikel dat voor die tijd een niet onbelangrijke inkomstenpost voor de waag had betekend⁸⁷). De grote mate van afhankelijkheid van één cliënt was op zich natuurlijk een veeg teken. Maar de waagmeester klampte zich aan elke strohalm vast en schreef februari 1873: 'Nu lijdt en kwijnt zij (sc. de waag), onverdiend, maar kan haar bestaan nog jarenlang doen voortduren - zoo lang de Ned. Handel Maatschappij hare krachten blijft schragen'.

Een half jaar later, in juli, moest hij constateren dat de toestand in die korte tijd was verslechterd door een dramatische achteruitgang in de suikerweging van die gewaardeerde klant⁸⁸). De suikerveilingen van de NHM liepen ten einde en daarmee kwam de waag

in grote problemen. In vergelijking met de suikeropbrengsten hadden de andere waagartikelen weinig betekenis. Tabak- en varkenswegining leverden tenminste nog jaarbedragen van enkele duizenden guldens op, waar boter en kersen doorgaans onder de duizend bleven en kaas na 1854 nooit meer boven de honderd gulden is gekomen. De andere waagartikelen stelden al helemaal niets voor en werden daardoor in het statistisch overzicht niet eens gespecificeerd⁸⁹).

Toen de daling in de opbrengst van de waaggelden aanhield, kondigde de gemeentelijke commissie van financiën aan dat zij een voorstel tot opheffing van de wagen zou doen, 'zoodra de opbrengst zoo laag werd dat het nadeelig verschil tusschen de ontvangsten en uitgaven grooter zoude zijn dan de uitgaven aan wachtgeld en pensioen, die bij opheffing der wagen ten laste der Gemeente zouden komen'. April 1881 was het zo ver. De grote waag en de kaaswaag dienden te verdwijnen, terwijl de boterwaag en varkenswaag behouden konden blijven. De boterwaag was wel niet zo belangrijk, maar leverde de gemeente in ieder geval geen financieel nadeel op.

De varkenswaag zou alleen 's maandags ter beschikking van de handel staan en op die manier evenmin nadelig voor de gemeente zijn. Het behoud van die waag kwam de commissie wenselijk voor, omdat zij voorzag dat bij opheffing de varkens op de stallen in de buurt van de markt zouden worden gewogen en dat vervolgens het grootste gedeelte van de varkensmarkt zich daarheen zou verplaatsen. Op die manier verspeelde de gemeente het markt- en hokkengeld. Het toezicht op de boter- en varkenswaag moest aan respectievelijk de marktmeesters van de botermarkt en beestenmarkt worden opgedragen. Het bureau voor de plaatselijke werken zou de taak van de waagmeester ten aanzien van de kranen kunnen overnemen⁹⁰). Een actie van tabakshandelaars tot behoud van een algemene waag kon de opheffing alleen nog maar uitstellen⁹¹). Tijdens zijn zitting van 23 februari 1882 nam de gemeenteraad het voorstel van burgemeester en wethouders met 24 tegen 8 stemmen aan⁹²).

November 1881 bestond het personeel uit een waagmeester, vier waagwegers en negen waagwerkers. Toen het stadsbestuur het einde van de waag zag naderen zijn voorkomende vacatures niet aangevuld en bleven ambtenaren 'op meer gevorderden leeftijd en met zwakke gezondheid' in dienst die normaliter eerder zouden zijn gepensioneerd of ontslagen. De waagmeester, J. Berg, in 1881 over

het oudste personeelslid van de waag, een waagweger van 79 jaar: 'Omtrent Wamsteeker moet ik opmerken, dat hij, in weerwil van zijn *hoogen leeftijd* steeds trouw op zijn post is. Bij groote drukte in tabak gaat hij even zoo goed als de wegers van der Linden en Wiesenhaan daarhenen. De kaas- en boterwaag is steeds door hem bediend en komt na afloop der markt nog ander werk, dat doet hij ook, zoo goed als op andere dagen'⁹³). - Na vijftieneenhalve eeuw wikken en wegen kregen waag en personeel op 1 juli 1882 eervol ontslag.

NOTEN

- 1) *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 6 okt. 1881, no. 276.
- 2) Zie o.a. A.E. Dekker e.a., *650 jaar belastingen in Rotterdam* (Rotterdam 1990) 74-75; P. Ratsma, *Rotterdam getekend. Topografische tekeningen uit de atlas van het gemeentearchief* ('s Gravenhage 1979) 46-47; R.A.D. Renting, *Rotterdam in de zeventiende en achttiende eeuw* (Delft s.a.) no. 17.
- 3) C.H. Slechte en H. Herweijer, ed., *De geschiedenis van waaggebouwen en wegen in Nederland* (Amsterdam 1990).
- 4) L. Noordegraaf, 'De waag: schakel in de preïndustriële economie' in: Slechte en Herweijer, ed., *Waaggebouwen*, 11 vlg.
- 5) J.H. Scheffer en F.D.O. Obreen, 'Bijlagen der kronyk van Rotterdam' in: *Rotterdamsche Historiebladen* (Rotterdam 1871) 50-51.
- 6) *Ibidem*, 81-82.
- 7) E.H. de Boer, *Graaf en grafiek. Sociale en economische ontwikkelingen in het middeleeuwse 'Noortholland' tussen ± 1345 en ± 1415* (Leiden 1978) 312-313; zie ook J.C. Kort, 'Inventaris van het archief van de graven van Holland. 889-1581' (3 dln; 's Gravenhage 1981).
- 8) *Regesten voor Rotterdam en Schieland tot in 1425*, J.H.W. Unger, ed., Bronnen voor de geschiedenis van Rotterdam (5 dln; Rotterdam 1892-1973) IV, 448.
- 9) Charter, 6 juli 1472, Oud archief van de stad Rotterdam (OAR), inv. nr. 1627.
- 10) 'Het perkamenten register van keuren', OAR, inv. nr. 491, 105.
- 11) *Ibidem*, 115.
- 12) Vroedschapsresoluties, 25 aug. 1534, OAR, inv. nr. 15.
- 13) *De oudste stadsrekeningen van Rotterdam*, J.H.W. Unger en W. Bezemer, ed., Bronnen, III, 163-164.
- 14) Cf. G.M.M. Houben, 'Wegen en meten' in: Slechte en Herweijer, ed., *Waaggebouwen*, 32-34.
- 15) Vroedschapsresoluties, 21 aug. 1545, OAR, inv. nr. 15.
- 16) A.C.Kersbergen, 'De Rotterdamsche jaar- en weekmarkt in de Mid-

deleeuwen' in: *Rotterdamsch Jaarboekje* (Rott. Jb.) 1931, 170.

17) H.C.H. Moquette en J.M. Droogendijk, *Rotterdamsche straatnamen geschiedkundig verklaard* (Rotterdam 1928²) 106.

18) G. van Reyn, *Geschiedkundige beschrijving der stad Rotterdam* (2 dln; Rotterdam 1832-1869) I, 89.

19) Kroniek van J. Vergoes, ca. 1807 in: Handschriftenverzameling (Hs), cat. nr. 1612, 134-140.

20) J.L. van der Gouw, 'Schieland als koloniaal gebied van Rotterdam' in: *Rott. Jb.* 1977, 235-255.

21) H. Blink, *Geschiedenis van den boerenstand en den landbouw in Nederland* (2 dln; Groningen 1904) II, 31.

22) Dossier aankoop grafelijkheidsdomeinen, OAR, inv. nr. 1630.

23) A.C.J. de Vrankrijker, *Geschiedenis van de belastingen* (Bussum 1969) 40.

24) Vroedschapsresoluties, 27 aug. 1587, OAR, inv. nr. 16; 1 maart 1593, OAR, inv. nr. 17.

25) *Kroniek van Jan Gerritsz. van Waerschut, 1623*, J.H.W. Unger en W. Bezemer, ed., Bronnen, II, 300-301.

26) Vroedschapsresoluties, 7 mei 1612, OAR, inv. nr. 18.

27) 'Ordonnantie, waerop binnen de stadt Rotterdam verpacht sal werden het recht van de waegh', 1676, OAR, inv. nr. 498, art. 10.

28) Vroedschapsresoluties, 23 mei 1587, OAR, inv. nr. 15.

29) C.H. Peters, 'De Nederlandsche stedenbouw' in: H. Brugmans en C.H. Peters, *Oud-Nederlandsche steden in haar ontstaan, groei en ontwikkeling* (Leiden s.a.) III, 303-304.

30) Reglement boterhuis, resoluties van burgemeesters, 2 nov. 1701, OAR, inv. nr. 278.

31) Cf. Vroedschapsresoluties, o.a. 10 april 1620, OAR, inv. nr. 18; 5 april 1621, 30 juni 1625, 26 jan. en 22 mei 1626, OAR, inv. nr. 19; 15 juni en 7 sept. 1648, OAR, inv. nr. 22; 17 april 1651, OAR, inv. nr. 23. Boven dien de Rotterdamse kronieken.

32) Moquette en Droogendijk, *Rotterdamsche straatnamen*, 167.

33) Kroniek van Jacob Kortebrant, 1750-1777, Hs, cat. nr. 1064, 778-780.

34) Vroedschapsresoluties, 24 maart en 13 april 1700, OAR, inv. nr. 35.

35) Vroedschapsresoluties, 13 sept. 1700 en 29 aug. 1701, OAR, inv. nr. 35.

36) Kroniek Kortebrant, 777.

37) Ibidem, 814-815.

38) Ibidem, 775-781, betreffende de periode voor ca. 1750; betreffende de periode daarna: Kroniek Vergoes, 143-146 (grote waag), 152 (hennep-waag), 157-158 (boterwaag).

39) Cf. 'Ordonnantie van de kennip-waegh', 1749, art. 3 en 4, Verzameling keuren en ordonnanties, bibliotheek gemeentearchief, KO 126. Hier na afgekort als KO.

40) Van Reyn, *Rotterdam*, II, 251.

41) 'Ordonnantie... ende gemeene impost van den waegh-gelde...' in: *Groot placaet-boeck inhoudende de placaten ende ordonnantiën van de ... Staten Generael ... van de Staten van Holland ... mitsgaders van de ... Staten van Zeelandt* ('s Gravenhage 1658) kol. 1916-1925.

42) Kroniek Vergoes, 144.

43) Vroedschapsresoluties, 2 mei 1611, OAR, inv. nr. 18.

44) Cf. Vroedschapsresoluties, 24 aug. 1576, OAR, inv. nr. 16; 4 mei 1592, OAR, inv. nr. 17; 7 mei 1612 en 7 mei 1613, OAR, inv. nr. 18.

45) Vroedschapsresoluties, 8 mei 1628, OAR, inv. nr. 20.

46) 'Wage ordonnantie ende conditiën daerop men wil verhuuren de wage der stede van Rotterdam', 1640, OAR, inv. nr. 495. Voorts vroedschapsresoluties, 31 maart 1655, OAR, inv. nr. 23.

47) Rekeningen van de tesorier ordinaris, 1676-1679, OAR, inv. nrs. 3115-3118.

48) Ibidem, OAR, inv. nrs. 3119 vlg.

49) Vroedschapsresoluties, 1 dec. 1683, OAR, inv. nr. 30; 20 maart 1685, OAR, inv. nr. 31; 21 maart 1689 en 20 maart 1690, OAR, inv. nr. 32; 10 maart 1692, OAR, inv. nr. 33.

50) Vroedschapsresoluties, 18 maart 1776, OAR, inv. nr. 133.

51) Dekker e.a., *650 jaar belastingen*, 73-77.

52) Waagordonnantie 1676, 1-20.

53) 'Ordonnantie, waarop binnen de stad Rotterdam verpacht sal werden het recht van de waegh', 1749, in: *Generaale ordonnantie, op de invordering van de stads accijnsen by collecte, over de stad Rotterdam* (Rotterdam 1749) 39-48, KO 99.

54) Rekeningen van de tesorier ordinaris, OAR, inv. nr. 3088 vlg.

55) Staten met de opbrengst van de gecollecteerde middelen in Holland, 1750-1806, OAR, inv. nrs. 4190-4199.

56) Vroedschapsresoluties, 2 aug. 1768, OAR, inv. nr. 118.

57) Eerste vermelding aangetroffen in waagordonnantie Holland in *Groot placaet-boeck*, kol. 1918, art. 4; en in vroedschapsresoluties, 7 mei 1614, OAR, inv. nr. 18.

58) Eerste vermelding aangetroffen in maandelijks rekening van de waagmeester, april 1663, OAR, inv. nr. 3937; zie verder waagordonnantie 1676, art. 23.

59) O.a. ibidem, resp. art. 7, art. 24-26, art. 4.

60) Vroedschapsresoluties, 4 mei 1592, OAR, inv. nr. 17.

61) Waagordonnantie 1640, resp. art. 18 en art. 13.

62) Waagordonnantie 1676, art. 12.

63) 'Reglement op het stuck van de wage der stad Rotterdam', 1692, OAR, inv. nr. 498.

64) Instructies voor de waagmeester, de wegers en de waagarbeiders, vroedschapsresoluties, 30 april en 22 okt. 1708, OAR, inv. nr. 39.

65) 'Ordonnantie op de waeg', 1723, in: *Generale keure en ordonnantie der stad Rotterdam*, OAR, inv. nr. 511; betreffende de slepers: 'Nieuwe keure ende ordonnantie van de kraen- wage- ende andere slepers binnen

de stad Rotterdam', 1703, OAR, inv. nr. 498; betreffende de sleepverplichting: aanvulling bij voornoemde ordonnantie, 74-76, art. 2; zie ook H.C. Hazewinkel, *Geschiedenis van Rotterdam* (Zaltbommel 1974-1975²) 912-914.

66) 'Ordonnantie, waarop binnen de Bataafsche Republiek zal worden geheven de impost op de waag', 13 dec. 1805, in: *Staats-besluiten der Bataafsche Republiek van 2-31 december 1805* (s.l., s.a.).

67) 'Extract uit het register der resoluties van den Raad van Financiën in het Departement Holland, genomen op Vrijdag den 27 December', bijlagen bij de resoluties van de municipaliteit, OAR, inv. nr. 238.

68) Rapport van de waagmeester, 19 okt. 1814, Nieuw archief van de gemeente Rotterdam (NAR), Algemeen Bestuur (AB), inv. nr. 1412, no. 269A.

69) Resoluties van burgemeesters, 10 aug. 1814, NAR, AB, inv. nr. 846, fol. 60; ibidem, 3 dec. 1816, inv. nr. 850, fol. 269.

70) Ibidem, 16 dec. 1816, fol. 289.

71) De Vrankrijker, *Belastingen*, 66-67.

72) 'Reglement op de invordering der indirecte belastingen der stad Rotterdam', 1818, NAR, Financiën, voorlopig inv. nr. 325.

73) Resoluties van burgemeesters, 16 dec. 1816, NAR, AB, inv. nr. 850, fol. 289.

74) Reglement op de waag, resoluties van de raad, 24 jan. 1817, NAR, AB, inv. nr. 3, fol. 12^v vlg.

75) Brief van de kamer van koophandel, 30 dec. 1816, NAR, AB, inv. nr. 1421, no. 3.

76) Instructie voor de opzichter van de waag, resoluties van de raad, 11 dec. 1834, NAR, AB, inv. nr. 22, fol. 83^v vlg., fol. 85^v, art. 13.

77) 'Verordening op de wagen te Rotterdam' in: *Gemeentebled van Rotterdam*, 1854, no. 13.

78) Manuscript G. van Reyn, 'Geschiedkundige beschrijving der stad Rotterdam...', 1866, Hs. cat. nr. 1635, 182.

79) Instructie opzichter 1834, fol. 83^v vlg.

80) Van Reyn, *Rotterdam*, II, 251.

81) Waagverordening 1854.

82) Waagreglement 1817, art. 49.

83) Van Reyn, manuscript Rotterdam, 183.

84) Minuut-brief, 20 april 1847, archief kamer van koophandel, inv. nr. 59, stuk no. 130.

85) Noordegraaf, *De waag*, 24.

86) Kopieboek van de waagmeester, 17 febr. 1872, NAR, Financiën, voorlopig nr. 1300.

87) Rapport van de commissie van financiën, 20 febr. 1882, *Verzameling der gedrukte stukken 1882*, no. 8, 59.

88) Kopieboek waagmeester, 3 febr. en 8 juli 1873.

89) 'Statistiek van de werkzaamheden der wagen over de jaren 1854-1881', bijlage bij het rapport van de commissie; zie noot 87.

90) Advies van de commissie van financiën, 11 april 1881, *Verzameling der gedrukte stukken 1881*, no. 19b, 112-113.

91) Voorstel van b & w aan de gemeenteraad, met bijlagen, 1 febr. 1882, *Verzameling der gedrukte stukken 1882*, no. 5, 31 vlg.

92) *Handelingen van den gemeenteraad van Rotterdam* (Rotterdam 1882) 20-24.

93) Kopieboek waagmeester, 24 nov. 1881.

INBRAAK BIJ EEN TOVENARES

Op huyden den 15n Juny 1639 compareerden voor mij notaris etc, Claesgen Faes ende Maertgen Jans, huysvr. van Cornelis Jans, beyde van competente ouderdom, wonende binnen deser voors. Stede, dewelcke bekenden ende verclaerden ter requisitie ende instantie van Syburch Cornelis, mede wonende binnen ders. Stede, warachtig te zijn, dat alsoo het kint van des. Syburch Req.^{te} op heden ontrent 15 dagen geleden, schielyck was sieck geworden ende des. Syburch was van verscheyde lieden aengeseyt, dat zij wel meynden, nademael seeckere Maey Wiggers hier al lange berucht geweest es van met de tooverconste om te gaen, tselve kint alsdoen gekust hadde sij hetselve alsdoen betoovert zoude hebben, sij haer raiden omme van deselve een stucxken broot te become, sustinerende dat men het kint daarmede soude connen van deselve gepre-tenteerde tooverije te ontbinden, twelck zoo zij meynden zij van haer Maey Wiggers met gemoede niet en souden connen bekomen, derhalve tesamen resolveerden omme met een sleutel die tot de deur van haer Claesgen Faes behoort, te versoucken off zij de kelder van haer Maey Wiggers souden connen openen, twelck zij dienvolgende oock hebben gedaen ende door sulcken middel in de kelder gecomen ende onder seker cleyn tafelken gevonden een pot-gen daerop een dexsel lach, twelck zijl. deposanten oplichten ende daerinne vonden een cleyn stucxken groene kaes (sonder eenigh broot in huys te)* weshalven zij hetselve potgen wederom toedec-kende uytten huysen zijn gegaen, sonder ergens anders haerl. handen aen te slaen, veel min datter eenich geweld in huys bij de Req.^{te} soude zijn gepleecht, gelijk haer bij deselve Maey Wiggers wert naergegeven. Eyndigende, etc.

* (later geschrapt)

(Protocol notaris Balthazar Bazius; ONA 430/34).