

NAAR AANLEIDING DER VEREENIGING VAN DELFSHAVEN MET ROTTERDAM,

DOOR

DR. R. FRUIN.

Voor wie de geschiedenis der laatstverloopen eeuwen kent, is de inlijving van Delfshaven bij Rotterdam, waartoe het eindelijk in onze dagen is moeten komen, een zonderlinge uitkomst. De haven van Delft is indertijd aangelegd om met Rotterdam mede te dingen en was bestemd om de ontwikkeling van zijn welvaart tegen te gaan; ten slotte zal zij nu, als een deel van het groote geheel dat zij helpt vormen, medewerken om het welvaren en het aanzien der stad te onderhouden en te vermeerderen.

Het overdenken van dien ommekeer van verhoudingen, door den steeds wisselenden tijd te weeg gebracht, heeft bij mij den lust opgewekt om te verhalen wat hiertoe aanleiding heeft gegeven, en hoe verschillende steden aan de Maas achtereenvolgens de zetel geworden zijn van de riviervvaart en van het verkeer van Holland met Zeeland en met de zuidelijke Nederlanden. Voor de ingezetenen van Rotterdam in het bijzonder, dat het laatst aan de beurt is gekomen en tegenwoordig onder de Maassteden den onbetwisten voorrang inneemt, schijnt mij zulk een verhaal aantrekkelijk. Jammer maar dat het bepaald moet blijven tot een schets in groote omtrekken, en niet tot een volledig tafereel kan worden uitgewerkt. De schrale berichten, die een uitgebreid en zorgvuldig onderzoek

opsporen en vergaderen moet, stellen ons tot niet meer in staat. Alleen de verbeelding vermag de leemten aan te vullen, die de historische wetenschap in dezen verplicht is open te laten.

Als de duisternis, die sedert het verval der Romeinsche heerschappij gedurende eenige eeuwen over de geschiedenis van ons land verbreid ligt, allengs eenigermate opklaart, zoodat de blik van den geschiedvorscher althans iets van den toestand ontwaren kan, doet zich aan den rechter Maasoever, van den IJsel af tot aan de zee toe, slechts ééne stad voor, Vlaardingen, Fladirtinge, zooals men den naam dan schrijft. Tijdens den grooten, en nog altijd merkwaardigen oorlog, dien Graaf Dirk III met de Bisschoppen van Utrecht, Keulen en Luik en met den vertegenwoordiger van het Keizerlijke gezag in deze streken, den Hertog van Lotharingen, om het bezit van het eiland, waarop weldra Dordrecht verrijzen zou, te voeren had, in het begin der XIe eeuw, komt Vlaardingen reeds voor als een sterkte, de hoofdplaats der gansche streek. Het geheele grondgebied van Dirk III wordt met den naam dier stad genoemd en hij zelf kortaf Markgraaf van Vlaardingen geheeten (1). De stad lag toen ongeveer ter zelfder plaatse als nog tegenwoordig, slechts iets meer buitenwaarts, want juist daar, op die hoogte, heeft sedert dien tijd de stroom eenig gebied op het land veroverd en de bewoners gedwongen terug te wijken en hun huizen iets meer naar binnen te verplaatsen. Omstreeks het jaar 1500 herinnerden oude lieden zich nog, dat, waar toen het water vloeide, voormaals land gelegen had en een

(1) Alpertus Metensis zegt: »Flardingen, sic enim haec regio Frisiorum vocatur," en Herimannus Angiensis noemt Dirk III »Marchio de Phladirtinga."

wijk der stad gebouwd had gestaan; en die overlevering vond haar bevestiging onder andere in de overblijfsels eener aloude begraafplaats, die nu en dan bij laag water te voorschijn kwamen, zooals lijken in uitgeholde boomstammen gekist (1). Bijzonderheden uit de geschiedenis dier oude stad vernemen wij overigens niet. De kroniek van Egmond, de eenige nagenoeg die gedurende de regeering van het Hollandsche Gravenhuis geschreven is en bijgehouden werd, vond geen aanleiding om van de lotgevallen der stad, van haar scheepvaart en handel te gewagen. Ook is geen handvest van Vlaardingen, ouder dan den tijd van Floris V, in het gemeentearchief bewaard gebleven. Al wat wij weten is, dat de stad, voor en na, de hoofdplaats was van de streek, waarin zij lag, een der plaatsen, waar de Graven zich lieten huldigen als zij de regeering aanvaardden, en waar zij hun onderzaten om zich verzamelden, indien zij over iets gewichtigs met hen te handelen hadden. Omstreeks het jaar 1200, gedurende den oorlog tusschen Graaf Willem I en den gemaal van zijn nicht Ada, Lodewijk van Loon, vinden wij vier zulke hoofdsteden in het Graafschap genoemd: Dordrecht in eigenlijk Zuid-Holland, Haarlem in Kennemerland, Leiden in Rijnland, en Vlaardingen in hetgeen

(1) Aan de commissarissen, die in 1494 naar den staat der Hollandsche steden en dorpen kwamen informeerden, om een billijker verponding voor te bereiden, verhaalden die van Vlaardingen, dat zij met zware kosten een dijk moesten onderhouden, »daer men geen laste mede plach te hebben, wantet noch veel luyden heugen dattet al landt voor desen voors. dijck was, want die straten ende huysen van der voors. stede al meest daer stonden, als men wel bevonden heeft ende noch wel bevindt an die dooden, die daer hiervoortijts begraven zijn in uytgehouden boomen, ende dat nu al tsamen metten water vergaen is." Enqueste upt stuck der Verpondinghe, bl. 243.

later Delfland en Schieland heette (1). Van Delft, dat Vlaardingen uit den voorrang verdringen zou en waarschijnlijk thans reeds aan het opkomen was, is vooralsnog geen sprake, en van de latere Maassteden, Schiedam en Rotterdam, nog minder; die bestonden nog niet eens; de dammen, waarop en waarbij zij gebouwd zouden worden, waren zelfs nog niet gelegd; de Schie en de Rotte vloeiden nog in breede beddingen onbedwongen in de Maas uit, en de Maas zelve boven Vlaardingen werd op haar rechteroever nog niet door hooge en stevige dijken van het land afgeweerd. Bij hoog water overstroomde zij nog steeds haar moerassige boorden, tot waar de lage zomerdijken, die nog heden ten dage als de oude-dijken bekend staan, haar verdere voortvloeiing stuitten.

Nevens Vlaardingen vinden wij in die buurt, in de oude kronieken en oorkonden, ook het dorp Schie vermeld, dat thans Overschie, of beter gezegd Ouwerschie heet. Het was het middelpunt van een zeer uitgestrekt ambacht — zoo noemde men van ouds het grondgebied, waarover één schout gesteld was — en had een parochiekerk, die onder den abt van Egmond stond. Het was bijzonder gunstig gelegen, niet ver van de uitwatering der Schie in de Maas, en juist daar waar zich de Delf of gracht met de Schie vereenigde.

Die Delf, waaraan de stad Delft haar naam ontleend heeft, speelt van de oudste tijden af een gewichtige rol in de geschiedenis van Holland's binnenvaart, want zij verbindt den Rijn ter hoogte van Leiden met de Maas. Algemeen wordt zij voor de gracht gehouden, die de Romeinsche veldheer Corbulo in de dagen van Keizer Claudius, omstreeks het midden der eerste eeuw van onze jaartelling, door zijn krijgsvolk liet graven, voornamelijk

(1) Oorkondenboek van Holland, I, no. 206, § 11.

met het doel, naar ons de geschiedschrijver Tacitus bericht, om voor zijn schepen een binnenvaart van den Rijn naar de Maas te bekomen en bij gevolg het gevaar te ontgaan, dat de vaart buiten om, over zee, langs de zandbanken van de kust opleverde; maar buitendien, als wij Dio Cassius mogen gelooven, om aan de moerassige streek achter de duinen en tusschen de beide rivieren een afwatering te bezorgen en haar dusdoende droog te leggen (1). Dat de Delf, ter plaatse waar zij loopt, aan die dubbele bedoeling best beantwoordt, behoeft geen betoog, en de gissing onzer topografen komt mij dan ook waarschijnlijk genoeg voor. Te meer omdat van de Delf reeds gewag wordt gemaakt in een der schaarsche oorkonden van den aanvang der XIIe eeuw (2), en het mij hoogst onwaarschijnlijk voorkomt, dat zij in het tijdvak, hetwelk sedert den ondergang van het Romeinsche rijk tot op de XIIe eeuw voortduurt, door de bevolking hetzij op graaflijk bevel, hetzij in vrijwillige samenwerking gedolven kan zijn. Voor die dagen van onrust en onmacht schijnt mij namelijk zulk een werk te omvangrijk en te kostbaar. Wij hebben dus reden om aan te nemen dat het een nalatenschap uit den Romeinschen tijd was, en dat de »delf» de aloude inlandsche benaming is geweest van wat de Romeinen »fossa» noemden. Kan ik mij derhalve op dit punt met het algemeene gevoelen zeer wel vereenigen, in een ondergeschikt opzicht meen ik er van te moeten verschillen. Ik zou de aanwijzing der Romeinsche auteurs niet zoo letterlijk willen opvatten als men gewoonlijk doet, en veeleer willen vermoeden, dat

(1) »Qua incerta Oceani vitarentur.» Tacitus, XI, c. 10. ἵνα μὴ οἱ ποταμοὶ ἐν τῇ τοῦ Ὠκεανοῦ πλημμυρίδι ἀναρρεοντες πελαγίζωσιν. Dio Cassius, X, c. 30.

(2) Oorkondenboek, I, no. 105, van vóór het jaar 1120.

de gracht niet aan den Rijn bij Leiden, maar in den Vliet (die in den Rijn uitloopt), ter plaatse waar tegenwoordig en reeds sinds eeuwen de Hoornbrug ligt (1), aangevangen zal zijn, en niet tot in de Maas zal zijn doorgetrokken, maar tot in de Schie (die in de Maas valt), waar thans Ouwerschie ligt. Alleen dat gedeelte toch van het verbindingswater tusschen de hoofdrivieren draagt het karakter van een gedolven kanaal: de lijnrechte richting; de beide uiteinden daarentegen vertoonen het eigenaardige van een natuurlijken stroom, die zelf zich zijn loop in bochten en kronkelingen heeft gebaand.

Hoe dit zij, het dorp Schie lag aan het water dat Rijn en Maas verbond, en al de scheepvaart van de eene rivier naar de andere, zoo veel en zoo weinig als die beteekend mag hebben, nam langs dit dorp haar weg. Dat verklaart ons zijn betrekkelijk aanzien in dien vroegen tijd. Doch bij het toenemen der algemeene welvaart en bij het aanwassen der bevolking, gedurende de XIIIe eeuw, geraakte de binnenvaart aanvankelijk onder minder gunstige omstandigheden. Dat kon niet anders. Voordat men zich de belangen van den handel en van het verkeer ging aantrekken, had men de belangen van landbouw en veeteelt, waarvan de toeneming der bevolking afhankelijk was, te behartigen, en die waren op sommige punten althans met deze in strijd. De scheepvaart vereischte open wateren; de landbouw behoefde aaneengesloten waterkeeringen. Ter liefde van den landbouw stremde men aanvankelijk den vrijen loop van vlieten en vaarten, zoo veel dit noodig was om den drassigen grond droog te leggen of droog gelegen land tegen overvloeiing te beveiligen. Overal werden dijken gebouwd, niet slechts

(1) De Hoornbrug wordt reeds genoemd in de Graaflijkheids-rekeningen van 1344/5, II, bl. 188.

langs de rivieren en bijwateren, maar ook tusschen de lager gelegen streken en de hoogere, die anders op deze haar overvloedig water zouden afloozen.

Een van de oudste en gewichtigste dier tweede soort van waterkeeringen is de Zijdwinde tusschen de Rijnstreek en de Maasstreek: tusschen Rijnland, om ze met de latere en beter bekende namen te noemen, en Delfland met Schieland. Eerstgenoemde lag iets hooger dan de andere, en ten dienste van deze laatste strekte de Zijdwinde of landscheiding dan ook. Zij werd dwars door den Vliet voortgezet, ter plaatse waar thans nog de Leidschedam de herinnering bewaart aan den vroegeren toestand, die tegenwoordig, nu in den dam een breede sluis gelegd is, geheel van aard is veranderd. Doch in de dagen onzer Hollandsche graven en nog veel later insgelijks, sloot die dam, die een deel uitmaakte der uitgestrekte Zijdwinde, de binnenvaart voor eenigszins groote vaartuigen volkomen af. Kleinere schuiten slechts konden langs een overtocht of overtoom, door middel van windassen, er over getrokken worden.

Een tweede zijdwinde of binnendijk zonderde op dezelfde wijs het land van de Delf van het land van de Schie af, maar met minder stoornis van scheepvaart, omdat de binnenwateren meer in de richting van het noorden naar het zuiden dan in die van het oosten naar het westen liepen.

Daarentegen kwam een derde landscheiding, in later tijd onder den naam van Tanthof bekend, de vaart nogmaals belemmeren. Delfland op zich zelf bestond weer uit twee niet even hoog gelegen helften. De oostelijke ambachten, Pijnacker en Brakel, om er een paar te noemen, lagen aanmerkelijk lager dan de westelijke, als Monster, Naaldwijk, Wateringen, zoodat ook tusschen hen een zijdwinde wenschelijk was en al vroegtijdig, in

alle geval vóór het jaar 1316, aangelegd werd. Zij liep van Vlaardingen in noordoostelijke richting naar de Delf, die zij even benoorden Delft, bij de nog onlangs algemeen bekende uitspanning de Koeswagen, afdamde, en verder tot aan de landscheiding van Schieland (1).

Zoo werd het doel, dat Corbulo oorspronkelijk met het stichten van zijn gracht beoogd had, in het belang van den landbouw grootendeels weer verijld. Slechts lichte vaartuigen konden voortaan binnen door van den Rijn in de Maas komen, en nog wel onder voorwaarde van zich twee malen over een dam te laten oversleepen.

Onderwijl was even ten zuiden van den Hinderdam (zoo werd de dam genoemd, die bij de Tanthof behoorde) ter plaatse waar uit de Delf een andere vaart scheidt, die naar Maasland en Vlaardingen voert, een gehucht ontstaan, dat naar zijn ligging Delft werd geheeten en dat in 1246 door den Roomsch-Koning, Graaf Willem II, waardig werd gekeurd om, ter zelfder tijd als Haarlem, tot stad verheven te worden. Aan de welwillendheid van den zoon des Konings, Floris V, had de nieuwe stad het te danken, dat een ander aangrenzend gehucht, het zoo-genaamde Oud-Delft, met haar werd vereenigd. Op die wijs verdubbeld was zij het niet meer toenemende Vlaardingen spoedig boven het hoofd gegroeid en verwierf zich den eersten rang, tot nog toe aan haar mededinger voorbehouden. Na het jaar 1300, zoo niet reeds vroeger, komt nevens Dordrecht, Haarlem en Leiden, die zich in hun voorrang handhaven, nooit meer Vlaardingen maar geregeld Delft, als huldigingsplaats voor nieuwe landheeren en als hoofdstad van de streek tusschen de Lier en den IJssel, voor. Er vestigde zich daar tevens naast

(1) Zie Tegenw. Staat, XVI, bl. 478.

den landbouw, die toenmaals ook door de stedelingen gedreven werd, fabriekmatige nijverheid, bepaaldelijk weverij en brouwerij, die aan den handel de waren leverden, ten uitvoer geschikt.

Ter zelfder tijd had men ook aan den rechter Maasoever niet stil gezeten: een grootsch werk was aldaar in de tweede helft der XIIIe eeuw ondernomen en tot een gewenscht einde gebracht, waaruit de vooruitgang van den maatschappelijken welstand op het voordeeligst blijkt. Vlak langs de rivier was een hooge en stevige dijk gelegd, die volle recht heeft op den naam, welken hij nog altijd voert, van Zeedijk. Van de duinstreek af strekt hij zich tot aan den mond van den IJsel uit, zoover dus als Delfland en Schieland te zamen reiken, en twee toen ter tijd breede wateren, de Schie en de Rotte, overspant hij met lange, sterke dammen, van stonde af of anders toch binnen kort van de noodige afwateringssluizen voorzien. Een voortreffelijke waterkeering ten dienste eener breede strook van tot nog toe waardeloozen grond, die dan ook onverwijld in cultuur werd gebracht; maar voor de scheepvaart daarentegen weer een nieuwe hindernis. Elk vaartuig, dat de Delf en de Schie, en evenzoo elk dat de Rotte naar de Maas kwam afzakken, moest zich met windassen laten overhalen, of er blijven liggen en zijn inhoud overladen in een rijnschip, zooals men de vaartuigen noemde die sterk genoeg gebouwd waren om zich op de onstuimige rivieren tusschen Holland en Zeeland te wagen.

Het kon niet anders of aan die dammen riep de behoefte van het verkeer weldra een nijvere bevolking bijeen. Gehuchten ontstonden er, die snel aangroeiden en eerlang tot steden verheven dienden te worden en als zoodanig binnen vesten besloten. In de dagen van geweld, gelijk de XIVE eeuw er nog maar al te vaak

meebracht, waren immers de goederen, die aan de dammen verstopeld moesten worden, en de vaartuigen, waarin zij aangevoerd en die waarin zij overgeladen werden, in een open dorp niet veilig genoeg. Versterkte, van wallen en grachten, zooal niet van muren, omgeven steden waren onontbeerlijk op die punten, waar de binnen- en buitenvaart elkander raakten. Eerst aan den mond der Schie en weldra ook aan dien der Rotte verrezen nieuwe steden, die het oude Vlaardingen, welks ligging veel minder gunstig was, meer en meer in de schaduw stelden.

Schiedam heeft zijn opkomst te danken aan de waardige zuster van den Roomsch-Koning Willem II, Aleydis, die met Jan van Henegouwen gehuwd was geweest en zich na diens dood in haar Huis te Riviere, aan de toenmalige uitwatering van de Schie in de Maas gelegen, veelal ophield. Onder den rook van dat kasteel was de dam gebouwd, en onder de jurisdictie der edele vrouw ontstond al spoedig een buurtschap, waarvoor zij een kerk stichtte, die in 1264 reeds van de oude kerk van Schie, waaronder oorspronkelijk de geheele omtrek had gestaan, gescheiden werd. Maar nog voerde nevens haar over een gedeelte van den dam, naar het schijnt, en zeker over een aangrenzend gebied een ander heer, Dirk van Wassenaar, het bewind, en eerst nadat zij van dezen in 1272 de rechten had afgekocht en met de hare vereenigd, was zij in staat om het gehucht tot een stad te verheffen. Dat schijnt met toestemming van den Graaf, haar neef Floris V, reeds in het volgende jaar geschied te zijn. Althans van dat jaar dagteekent de tolvrijheid der Schiedammers, die regelmatig slechts aan stedelingen vergund pleegt te worden, en van twee jaren later de handvest of keur, door de vorstin aan haar »nyeue stadt by 't huys te Riviere" verleend, en hoofdzakelijk na die, waarin

Dordrecht zich sedert lang verheugen mocht, gevolgd. Maar nog was de Nieuwedam of Nieuw-Schiedam, zooals de naam oorspronkelijk luidde, geen vrije poort, gelijk Dordrecht; het had nog een heer onder den Graaf van het land: na vrouw Aleydis' dood haar zoon, Prins Floris van Moreien.

Eerst nadat ook deze gestorven was en het huis van Henegouwen, waartoe hij behoord had, met Jan II de Graaflijkheid van Holland won, kwam Schiedam onmiddelijk onder den landsheer en werd het dus aan de goede steden gelijk. Op zijn aanzien, maar ook op zijn welvaart moest die verheffing gunstigen invloed oefenen. Deze waren intusschen gestadig toegenomen. In 1299 had Schiedam van Jan I vergunning gekregen om een stijger of een aanlegplaats voor schepen (een »oever») aan de Maas te stichten, en omstreeks denzelfden tijd vinden wij er werkelijk de vaart op Dordrecht en naar Zeeland grootendeels gevestigd.

Verder ging de scheepvaart der Maassteden in die dagen ook niet. Zeevaart naar Engeland of Frankrijk of naar het Noorden werd er niet gedreven. Krachtens zijn stapel- en zijn maasrecht bezat daarvoor Dordrecht het monopolie, waarop wel inbreuk gemaakt werd, denkelijk meer dan wij waarnemen, doch dat door de Dortenaars met strengheid en kracht gehandhaafd werd. De vaart op dien zetel van den groothandel was dus de drukste, die van de Maassteden uitging, slechts eenigermate geëvenaard door die op Zeeland, met name op Zierikzee en Middelburg.

Dat toenmaals de vaart derwaarts ook nog wel van Vlaardingen, doch voornamelijk van Schiedam uitging, bewijst ons de geschiedenis der onlusten na den moord van Floris V, gelijk ons die door een tijdgenoot, Melis Stoke, met levendige kleuren geschilderd wordt. Wolfert van Bor-

selen, het hoofd der weerbarstige Zeeuwsche edelen, met wie de Graaf in het laatst van zijn leven zoo veel te stellen had gehad, had zich van diens zoon Jan en van het bewind onder zijn naam meester gemaakt en den heer gespeeld, totdat het algemeene misnoegen in Holland tot oproer uitbrak en hij uit Den Haag vluchten en naar zijn eigen Zeeland de wijk nemen moest. Hij dacht met den jongen Graaf, dien hij meevoerde, »tote Sciedam te scepe gaen (1),” en reed des nachts derwaarts met wagen en paard, achter zich alle bruggen in den weg afbrekende. Maar zijn vijanden lieten zich hierdoor niet ophouden; zij spoedden zich naar Vlaardingen en kwamen daar juist bij tijds om te bespeuren dat de schepen, waarop zich Wolfert met de zijnen geborgen had, reeds op stroom en onder zeil waren. De wind was echter zwak en de schepen vorderden weinig, zoodat de vervolgers, die zich in roei-booten hadden geworpen, gestadig op hen wonnen en hen weldra inhaalden, gevangen namen en naar Delft terugvoerden, waar het treurspel verder werd afgespeeld, op de wijs die een ieder weet.

Wij zien hieruit, en daarom was het mij met deze herinnering slechts te doen, dat reeds voor het aanleggen van den stijger, waartoe Jan I vergunning gaf, Schiedam de meest gewone afvaartplaats naar Zeeland was geworden. Een veertig jaren later bedong Graaf Willem III dan ook, bij gelegenheid dat hij nieuwe gunstbewijzen aan zijn poorters van Schiedam verleende, dat zij hem en zijn gemalin, zoo vaak zij het verlangden, (ik haal de eigen woorden van den brief aan) »van daene voeren zouden op haeren cost mit een cogge, waer wy wesen willen in Hollant off in Zeelandt (2).” Reeds sinds lang

(1) Stoke (uitg. van prof. Brill) VI, v. 761.

(2) Van Mieris, II, bl. 619.

waren de Graaf en de Gravin gewoon hetgeen zij voor hun huishouden uit Zuid-Holland of uit Zeeland behoeften, over Schiedam naar Den Haag te laten komen, en omgekeerd. Het zijn de Graaflijkheidsrekeningen uit de eerste helft der XIVE eeuw, die ons dat leeren. In die van 1316, om een voorbeeld te noemen, staan de kosten opgesomd van het vervoer van twaalf vaten wijn uit Den Haag naar Zeeland. De wijn was te water naar Schiedam gevoerd en onderweg aan den Hinderdam (waarvan ik hierboven sprak) benoorden de stad Delft »overgedaen” (verscheept), vervolgens te Schiedam ontscheept en in een ander, zeker zwaarder, vaartuig overgeladen en zoo naar Zeeland gezonden. In omgekeerde richting werd in het zelfde jaar duizend wagenscot van Den Briel, waar het gekocht was, naar Den Haag gevoerd, waar het aan nieuw te bouwen stallen gebruikt stond te worden. De eerste post dienaangaande op de rekening betreft »t wagenscot te brengen van Den Briel te Schiedamme”; de tweede »sciphure van Schiedamme an den Hinderdamme”; de derde »sciphure van den Hinderdamme in Den Haghe.” Zoo placht met zware vrachten te geschieden. Lichtere vaartuigen daarentegen werden met lading en al over den dam getrokken. Van graan, dat uit Schiedam naar Den Haag gebracht werd, wordt het geld in rekening gebracht, besteed om de schuit »ten Hinderdamme over te trecken (1).”

Uit deze enkele voorbeelden kunnen wij ons een voorstelling vormen van den hinder, door zulke dammen in de gewone waterwegen aan de scheepvaart berokkend. Maar buitendien belemmerden zij ook de afwatering der hooger gelegen landen, dewijl zij er de lagere tegen beschermden. Wij vinden hiervan een merkwaardig blijk

(1) Rekeningen van Holland, I, bl. 52, 53, 60.

in een Graaflijkheidsrekening van 1344. De toenmalige Graaf, Willem IV, die voor zijn kostbare ondernemingen, zijn buitenlandsche reizen en zijn oorlogen, meer geld behoefde dan zijn inkomsten bedroegen, vervreemde van de domeinen wat los en vast was, en had omstreeks dezen tijd van zijn wildernissen in de buurt van Den Haag een aanzienlijk deel te gelde gemaakt. Maar om die te ontginnen moest men ze eerst droog leggen, en daartoe was een afwateringskanaal naar de rivier van noode. Had de Hinderdam niet in den weg gestaan, dan zou de Delf met zijn vervolg, de Schie, de aangewezen weg geweest zijn om het water tot voor den sluisdam van Schiedam of van Rotterdam te brengen. Maar de Hinderdam was er nu eens, en zoo werd een andere uitweg gezocht en ook gevonden. Hij behoefde slechts wat verruimd te worden. Ziehier wat er in de rekening over dat werk voorkomt. Schoon gemaakt en uitgediept werden vooreerst »de Delf” (denkelijk van de Hoornbrug tot aan den Hinderdam), dan »die Castanghe,” (dat is het water dat juist bij den dam uit de Delf westelijk heenvloeit), verder »de Galichtsvoetvaert,” die van het uiteinde der Castanghe, bij den Dijkshoorn in zuidelijke richting voortloopt, voorbij Schipluiden en Maasland, tot aan »die nuwe sluyse in Maesland,” waardoor het water zich ten slotte in de rivier ontlast (1). Langs dien kronkelweg ontmoet het nergens een dam. Uit dien hoofde schijnt deze ook voor de scheepvaart verkieselijk geweest te zijn; en gebruikt werd hij ook ongetwijfeld door kleinere schuiten, maar hij liep niet uit op een voor den handel goedgelegen plaats. Aan Maaslandsluis vestigde zich geen koopstad. Schiedam bleef dus zonder ernstigen mededinger, totdat iets oostelijker Rotterdam opkwam en het den voorrang ging betwisten.

(1) II, bl. 69. Vgl. bl. 188.

Over het ontstaan en opkomen van Rotterdam heb ik gehandeld in de Historiebladen, waarvan dit Jaarboekje als het ware de voortzetting is. Wat ik daar uiteenzette behoeft hier slechts met een enkel woord herinnerd te worden. De dam aan den mond van de Rotte, waarop de stad haar aanvang nam, behoorde oorspronkelijk tot twee verschillende ambachten, onder twee verschillende heeren. Zoolang die tweeslachtigheid duurde, kon de eenheid van een stad zich onmogelijk vestigen. Voorbijgaand en zonder gevolg was een poging van denzelfden Wolfert van Borselen, dien wij reeds gedachten, om beide ambachtsheeren van hun rechten te ontzetten en het dubbele gehucht tot een enkele stad te vereenigen. Wat toen nog den geweldenaar mislukte, gelukte een halve eeuw later aan den wettigen vorst, nadat hij op rechtmatige wijze eerst het eene en toen ook het andere ambacht aan zich getrokken had. Aan Willem IV heeft de stad haar duurzaam bestaan te danken. En aan denzelfden ook den waterweg, waarvan de ontwikkeling van haar scheepvaart afhing. Tot op dezen tijd toch leidde naar den dam aan de Maas alleen de Rotte, en de Rotte was geen hoofdader van het handelsverkeer; dat was voor westelijk Holland alleen de Schie met haar vervolg in Delf en Leidschen Vliet (1). Zou Rotterdam worden wat Schiedam reeds meer dan een halve eeuw was, een plaats waar binnenvaart en riviervaart elkaar ontmoetten, dan moest het noodzakelijk in rechtstreeksche verbinding met de Schie worden gebracht. En waarlijk, twee dagen nadat de handvest was geteekend, waarin de Graaf aan de poorters van Rotterdam stadsrechten vergunde, ging zijn gebod aan de Heemraden van Schieland uit: »dat gi

(1) Van den weg langs Gouda zwijg ik thans; dat is een onderwerp op zichzelf.

onsen luden van onser poorten van Rotterdamme doet hebben eene opene vaert en eenen weg daerbi, streckende van Rotterdam tote in die Schie."

In die dagen werden zulke gunsten door de Graaflijkheid niet om niet verleend: er moest met klinkende munt voor betaald worden. In het Gemeentearchief berust nog de kwitantie van de honderd pond grooten, die 's Graven thesaurier bij deze gelegenheid van de Rotterdammers ontving. De som was niet gering voor dien tijd, maar wat er voor verkregen werd, was oneindig meer waard. De welvaart der burgerij lag er in opgesloten.

Het was ook geen onbeduidend werk, waartoe de Graaf bevel gaf. Om Rotterdam een open vaart tot in de Schie te bezorgen moest eerst een gracht worden gegraven van den dam (het midden van de tegenwoordige Hoogstraat) tot aan den Bloemersdijk; het is de Delftsche vaart met de Schiegracht tot aan de Heul. Heul, verwant met hol, is eigenlijk een opening in een dijk, waarover een brug wordt geslagen; gewoonlijk wordt de brug zelf zoo genoemd (1). Zulk een heul nu moest in den Blommersdijk worden gemaakt. Aan de andere zijde van den dijk behoefde, naar het zich laat aanzien, verder geen gracht gedolven te worden; men vond er een slingerende wetering, die slechts verdiept diende te worden, en die zich uitstreckte tot bij het dorp Schie, waar zij stuitte tegen weer een anderen dijk, de landscheiding namelijk tusschen het ambacht Schie en het waterschap Delfland. Ook deze moest doorstoken en van een heul voorzien worden. De Graaf wilde het zoo; de vaart, die hij verordend had, zou een opene zijn tot in de Schie toe. Van het misnoegen, dat de lieden van Delfland over het

(1) »Pons qui communius dicitur houla," lezen wij in een oorkonde van 1266: Oorkondenboek, II, no. 149.

doorgraven van hun landscheiding ongetwijfeld aan den dag zullen gelegd hebben, vernemen wij niets. Wij kunnen het ons echter licht voorstellen. De landbouwers en de landeigenaars waren sterk ingenomen tegen het opensteken der waterkeeringen, in hun belang in der tijd aangelegd, ten gerieve thans van den handel. Een stellig gebod van den vorst was dan ook noodig om hun tegenzin te overwinnen. Zoo kan het ons niet verwonderen, dat de Graaf drie jaren later zijn bevel aan de Heemraden van Schieland met aandrang moest herhalen. Eindelijk zal er aan voldaan geworden zijn, en de landerijen, die verdolven moesten worden, tegen billijke schavergoeding aan de Rotterdammers zijn afgestaan. In 1358 wordt van de vaart, als in gebruik zijnde, gesproken en tevens van de sluizen in den dam, waardoor het overtollige water in de Maas werd geloosd.

Op deze wijs was het voor Rotterdam mogelijk geworden, met Schiedam mee te dingen. Wat van Delft en van hooger op naar de Maas kwam afzakken, kon te Ouwerschie even goed de vaart naar Rotterdam inslaan als de Schie naar Schiedam vervolgen. En nu verkeerde als haven aan de Maas Rotterdam in gunstigen toestand. Voor Schiedam slibde de rivier gedurig aan, er vormde zich een breed voorland, waardoor de haven telkens verlengd moest worden. Van dat gebrek bleef Rotterdam vrij; zijn haven mondde onmiddellijk in de Maas uit en werd door geen plaat, bij het uitloopen, belemmerd. Ook was de vaart naar Dordrecht, en verder zuidwaarts aan, aanvankelijk korter van Rotterdam uit dan van Schiedam. Alles werkte samen om aan de nieuwe stad de voorkeur der scheepvaart boven de andere te bezorgen. In bijzonderheden kunnen wij, bij gebrek aan bescheiden, de verandering der toestanden niet nagaan, maar in het algemeen bespeuren wij toch stellig genoeg, dat de ver-

houding tusschen beide mededingers zich gestadig ten voordeele van Rotterdam wijzigde.

Wat tot de snelle opkomst van Rotterdam bijzonder meewerkte, was de buitengewone verlevendiging van den handel en de scheepvaart in het algemeen juist in dat tijdperk. In de eeuwen die vooraf waren gegaan, toen de landbouw door de staatsmachten meer begunstigd werd dan de nijverheid en het verkeer, waren de rivieren ook meer als vischwater dan als waterwegen beschouwd. Omstreeks het midden der XIVe eeuw stak de Maas nog vol van zoogenaamde stalen, dat zijn palen, waaraan de visschers hun netten bevestigden, die, toen de vaart nog zeldzaam was, ook waarlijk meer voordeel aan het algemeen dan ongemak bezorgd zullen hebben. Maar naarmate de handel zich uitbreidde en de scheepsbeweging drukker werd en in belangrijkheid de vischvangst overtrof, moesten die stalen hoe langer hoe hatelijker worden in de oogen der kooplieden en reeders, die bij de regeering wegens hun welstand en vermogen hoog stonden aangeschreven en invloed bezaten. Nu kenteekent het den tijd, waarin Rotterdam zijn stadsrechten en tevens zijn open vaart naar de Schie verkreeg, dat de Graaf toen ook een scherp besluit uitvaardigde tegen den hinder, dien de vischstalen aan de riviervaart berokkenden. Als reden wordt in zijn bevelschrift onder andere opgegeven, dat de kooplieden, die den stroom bevaren en 's Graven tollën betalen, wegens die stalen (welke bij laag water zeker moeilijk te mijden geweest zullen zijn) nacht en dag in gevaar van hun goed en hun lijf verkeerē, terwijl het toch de plicht der regeering is den stroom vrij en open te houden en te veiligen. Weshalve de Graaf aan zijn poorters van Dordrecht, Rotterdam en Schiedam — let wel: Rotterdam wordt al voor zijn ouderen mededinger genoemd — verlof en zelfs bevel

geeft om overal in de rivier de stalen op te trekken en uit te doen, zonder zich om iemands tegenspraak te bekreunen. Heeft zich hierover iemand te beklagen, hij wende zich tot den Graaf, die zich voorbehoudt zelf in dezen recht te doen (1).

Maatregelen als deze bewijzen dat de maatschappij een gewichtige verandering ondergaat, dat de handel een algemeen belang is geworden, hetwelk nevens dat van den landbouw recht heeft gekregen op de bescherming der landsregeering. Een koopstad, die juist onder deze omstandigheden ontstaat en opkomt, verrast ons niet als zij buitengewoon snel zich uitbreidt en in beteekenis toeneemt. Dat Rotterdam reeds in 1358, geen twintig jaar nadat het stad geworden was, zijn grenzen reeds in het aangrenzende ambacht uitzette, kan ons uit dien hoofde ook niet verwonderen. Uit alles blijkt dat de stad in de XIVe eeuw een tijdvak van bijzonderen voorspoed beleefde.

Ook heeft het niet aan een poging ontbroken van nijverige bureu om dien voortgang te fnuiken. Wij hebben het gezien, de welvaart der stad hing voornamelijk af van haar open kanaal naar de Schie, die het mogelijk maakte dat de binnen- en de buitenvaart elkander aan haar dam ontmoetten. Welnu, tegen het einde der eeuw waren de Heemraden van Delfland er op uit om dat kanaal weer te sluiten en de heul in hun landscheiding toe te dammen, in het belang van het platteland en van den landbouw, gelijk zij althans voorgaven.

Weer hebben wij ons in dit geval over de schaarsheid onzer bescheiden te beklagen. Van al de machinatiën, die vooraf zullen gegaan zijn, hooren wij niets; plotseling in 1375 verschijnt een Graaflijk besluit — het

(1) Van Mieris, II, bl. 646.

is Albrecht van Beieren die dan regeert — om de doortogte of doortocht te Ouwerschie in een overtoom of overtocht te veranderen. Als beweegredenen worden opgegeven de groote schade en verderfenisse van Delfland en de dringende klachten van de goede lieden van den lande, alles ten gevolge van de heul, die in de landscheiding bij Ouwerschie is gedolven, ter plaatse waar in der tijd een »heele watering» placht te wezen. Die heul, wordt verder gezegd, is buiten wille en consent der Heemraden en der lieden van Delfland geopend en beschaadt en verderft hen grootelijks. Op hun klachten heeft de Graaf de Heemraden in zijn Raad ontboden en hooren bewijzen, dat de bedoelde heul binnen hun schouw (hun rechtsgebied) ligt, en daarom volgens landrecht ook niet buiten hun consent gemaakt had mogen worden. Redenen waarom de Vorst thans de Heemraden machtigt en hun beveelt, dat zij de heul, voor zoover het hun op hun eed in het belang van hun waterschap noodig dunkt, »uit de put keuren» en toe doen dammen, en door een overtoom vervangen. De schuiten, die zich dan daar zullen laten overhalen, zullen even veel verschuldigd zijn als zij voor gelijken dienst aan den Hinderdam benoorden Delft plachten te betalen, en de Heemraden zullen dat geld ontvangen en te koste leggen aan hun dijken, sluizen en overige werken.

Stellig wordt het niet gezegd, maar de bewoording maakt het waarschijnlijk, dat het stoppen van die heul voor Delfland eenigszins moest goed maken wat het laten vervallen van den Hinderdam, in het belang van de scheepvaart van Delft, juist in dezen tijd verkorven had. Er wordt van het overhalen aan dien dam gesproken als van iets dat voorheen placht te geschieden (i).

(i) Vgl. ook de handvest van Karel den Stoute, bij van Bleyswijck, bl. 89 vlg.

Wij kunnen ons voorstellen, hoe de Rotterdammers te moede zullen geweest zijn, toen hun dit genomen besluit van den Landsheer ter ooren kwam. Maar de geschiedenis weet er ons niets van te verhalen. Geen kroniek heeft er ons de herinnering aan bewaard. Aan het bevel is voldaan, dat weten wij ten minste, de heul is in een overtoom veranderd, en daaruit kunnen wij met zekerheid besluiten dat de vaart op Rotterdam, ten voordeele van die van Schiedam, niet weinig benadeeld zal wezen. Als de schuiten, die van voorbij Delft afkwamen, te Ouwerschie te kiezen hadden, of zij onverlet naar Schiedam wilden doorgaan, of zich in de vaart naar Rotterdam langs den overtoom tegen betaling laten oversleepen, behoeven wij niet te vragen wat de meesten verkozen zullen hebben. De dam te Ouwerschie moest op den duur de schippers en de kooplieden van Rotterdam naar Schiedam verjagen. Dat kon niet uitblijven.

Maar wat de Graaf ter liefde der Delflanders had verordend, kon hij zelf ter liefde der Rotterdammers herroepen, en aan de laatsten stonden dezelfde middelen van overreding ten dienste, waaraan de eersten waarschijnlijk hun welslagen verschuldigd waren. Voor geld was veel te koop in dien tijd. Of het geld ook hier den doorslag gegeven heeft, weten wij niet. Wij kunnen slechts vermoeden, dat het althans een der middelen van overreding zal geweest zijn, die door partijen werden aangewend; de toedracht der zaak blijft in het duister schuilen; alleen de uitkomst is ons bekend. Vijf jaren na het uitvaardigen van 's Graven eerste bevel volgt het tweede, dat het eerste te niet doet. De Graaf, zoo zegt hij thans, had zich door de goede lieden van Delfland laten overreden, dat het den landen van groot nut zou zijn, als men de heul te Ouwerschie dichtdamde; maar bij onderzoek was nu gebleken, dat het den gemeenen

lande en hem, den Graaf, zelven voordeeliger en beter is, dat daar een open heul ligt als er placht te liggen; weshalve hij voor zich en zijn nakomelingen den poorters van Rotterdam en hun nakomelingen veroorlooft weg te doen de windassen, die thans te Ouwerschie staan en de heul te herstellen en van nu voortaan te onderhouden.

Geen twijfel, al wordt er ons weer niets van gezegd, of de Rotterdammers onverwijld van deze vergunning gebruik zullen gemaakt hebben. Ditmaal was het bevel niet, zooals het vorige van het graven der vaart, aan de Heemraden van Schieland gericht, het was hun zelf gegeven, en zij behoefden niemands tusschenkomst om het werk, waaraan hun welvaart zoo grootelijk gelegen was, ten uitvoer te brengen. Gelukkig voor hen had de stoornis der scheepvaart op hun stad te kort geduurd om die voor goed naar Schiedam af te leiden. Van de tijdelijke schade zullen zij spoedig tot volledig verhaal zijn gekomen. Een groot gevaar was nog juist bij tijds afgewend.

Maar het duurde niet lang of één ander, van niet minder beteekenis, kwam hen opnieuw bedreigen. Het machtige Delft, toen nog steeds veel machtiger en aanzienlijker dan Rotterdam, bloeiend door zijn weverij en vooral door zijn brouwerij, waarvan de bieren over gansch Holland bijzonder getrokken waren — Delft wenschte een eigen haven aan de Maas te stichten en van daar uit zijn waren, en tevens die welke van boven af zijn grachten door kwamen, uit te voeren naar het Zuiden. Een geduchte concurrent voor Rotterdam, dat rijke, machtige Delft!

Wij kunnen kwalijk het vermoeden, dat zich opdringt, van ons weren, dat er tusschen dit plan der Delvenaars en de voorafgaande poging der Heemraden van Delfland, om de heul te Ouwerschie te stoppen, verband heeft be-

staan. Voor den handel van Delft, voor den uitvoer zijner bieren, was het stremmen van de vaart naar Rotterdam op zich zelf oogenschijnlijk nadeelig. Het minder goed gelegen Schiedam in de hand te werken, zal ook wel niet in de bedoeling gelegen hebben. En dat de Heemraden tegen het belang der hoofdstad van hun gebied en zonder voorweten van haar regeering in dezen geijverd zouden hebben, laat zich kwalijk onderstellen. Alles verklaart zich daarentegen op het best, als wij aannemen dat de stad reeds met haar plan van een eigen haven omging, terwijl de Heemraden bewerkten dat de vaart naar Rotterdam werd gestremd. Naar de toenmalige staathuishoudkunde werd de bloei van den een het zekerst op den ondergang van den ander gesticht.

Hoe dit zij — want het is slechts een gissing die ik hier voordraag — door de teleurstelling, die de Heemraden ondervonden, en door de eindelijke overwinning, die de Rotterdammers behaalden, lieten zich in alle geval de wakkere regenten van Delft niet ontmoedigen. Nog eer de eeuw geheel verstreken was, vroegen en verwierven zij van nog altijd denzelfden Graaf Albrecht de vergunning, om van Ouwerschie uit een derde vaart naar de Maas te graven, en aan het eind daarvan tot berging van schepen een kolk of kleine haven aan te leggen. Het geeft een hooge gedachte niet slechts van den moed en den ondernemingsgeest, maar ook van de macht en welvaart der Delftsche burgerij en van haar regeering, dat zij een voor dien tijd zoo groot en kostbaar werk aandurfden. Spijtig dat wij alweer van de toedracht der zaak zoo goed als niets weten. Geen kroniekschrijver heeft ons den voortgang van het werk beschreven en verhaald, hoe men de hindernissen te boven kwam, die zich zeker menigvuldig hebben voorgedaan. De vergunningsbrief, die een kort bestek van het werk bevat, is tot ons gekomen en zoo

ook een paar koopbrieven van benoodigde landerijen; maar dat is alles. Een opzettelijk ingesteld onderzoek in Rijks- en Gemeentearchieven heeft mij niets nieuws opgeleverd. Zoo moeten wij ons behelpen, en uit de van ouds bekende bescheiden zorgvuldig alles halen wat zij leerzaams behelzen.

Als plaats voor de nieuwe haven was een uiterwaard gekozen, die tot het ambacht van Schoonderloo behoorde, op geringen afstand ten westen van Rotterdam gelegen.

Schoonderloo was een overoude plaats, veel ouder dan de steden tusschen welke en onder wier rook als het ware het lag. In 1250 komt het nevens Matenesse voor als een plaats aan de Maas (1) en in 1274 wordt van zijn pastoor gewag gemaakt (2); wij hebben het ons dus als een dorp met een eigen parochiekerk voor te stellen, aan den Maasdijk gebouwd en de kern van een uitgestrekt ambacht, dat door het aanslibben van voorland buitendijks nog aanmerkelijk toenam. Van dat ambacht weten wij dat het doorsneden of begrensd werd door een waterweg, die de Hoydrift heette en zich met een sluis in de Maas ontlastte. De opbrengst der visscherijen aan de sluis en in de wetering worden in de Graaflijkheidsrekeningen als afzonderlijke posten vermeld (3), een bewijs dat het water van nog al beteekenis moet geweest zijn. Denkelijk hebben de Delvenaars bij het bepalen van de richting

(1) Oorkondenboek, I, no. 501. In de oudste, nog niet gedrukte, rekening van Dordrecht, (de oudste, zoover ik weet, van eenige Hollandsche stad) van 1285, vinden wij de kosten vermeld, »doe men den Grave (Floris V) vorde met eenen coeghe te Scoenreloo.»

(2) Kronijk van het Historisch Genootschap, XIII, bl. 173. In 1331 wordt van ecclesia parochialis de Scoenrelo melding gemaakt; zie Historiebladen, Kroniek, bl. 52.

(3) I, bl. 210, 211; II, bl. 29, 132.

hunner vaart met deze omstandigheden rekening gehouden, en de Hoydrift in de gracht betrokken. Tegenwoordig is althans van het water geen spoor meer te bekennen. Het kan evenwel ook zijn, dat ten gevolge van het graven der vaart de bodem van de Hoydrift droog is gelopen. Veel later, in de XVIIe eeuw, vinden wij als domein vermeld »twee morgen lands, gelegen in Schoonreloo, genaamd de Hoydrift (1).” Dit schijnt de gissing te bevestigen.

Tot tweemaal toe moest ten dienste der vaart een dijk worden doorgegraven. Al dadelijk bij Ouwerschie de dijk van de Schievaart; daar werd een heul, van een schotdeur voorzien, verordend. Van meer belang was aan het andere einde het doorgraven van den Maasdijk of Zeedijk, op den oosthoek van dat gedeelte dat als Matenesserdijk bekend stond; daar werd een sluis vereischt, »alsoo sterk ende vast,” zegt de Graaf, »datter ons land wel mee beschermd is.” Buiten 's dijks in het voorland liep de vaart voort tusschen eigenlijk Schoonderloo en het zoogenaamde Nieuweland tot in de Maas, waar een kolk werd aangelegd, een bergplaats voor de rijnschepen, die men er wachtte.

Het werk schijnt voorspoedig en binnen betrekkelijk korten tijd volbracht te zijn. Al mocht Rotterdam het willen, het schijnt niet bij machte te zijn geweest om het te storen. Van een rechtstreeksche poging daartoe hooren wij ook niets; van een zijdelingsche gewaagt een overlevering, die, zoo ver ik weet, het eerst door van Spaan is geboekt (2). Wat zij verhaalt, komt hierop neer. De vaart doorsneed onder meer andere paden ook het uitpad van het kasteel van Spange naar den Beukelsdijk,

(1) Resol. der Staten van Holland 1617, bl. 118.

(2) Beschryvinge der stad Rotterdam (3^e druk), bl. 193.

en ten gerieve van de aanzienlijke bewoners van dat huis, hadden de Delvenaars toegestaan, dat daar ter plaatse een houten (en denkelijk beweegbare of anders bijzonder hooge) brug gelegd was. Die brug nu, of beter gezegd het recht om daar een brug te houden, hadden de Rotterdammers getracht te koopen, met het plan om dan in plaats van de houten een lage steenen brug te bouwen, die de vaart afsloot. Maar hun toeleg was ontdekt en mislukt, en Delft had bij tijds voor zich het gevaarlijke recht van den eigenaar afgekocht. Naar gewoonte bepaalt deze overlevering geen tijd: het kan zijn en het is zelfs waarschijnlijk dat zij een gebeurtenis van later tijd op het oog heeft. Maar dat al bij het eerste aanleggen van de vaart een soortgelijke toeleg bestaan heeft, is op zich zelf niet onwaarschijnlijk en wordt eenigermate bevestigd door een brief van Albrecht van Beieren, iets later, in 1394, ten behoeve van Delft uitgevaardigd (1), waarin bepaald wordt, dat over de haven en vaart niet meer bruggen wezen zullen dan de brieven, die hiervoor oorspronkelijk aan Delft gegeven zijn, inhouden en begrijpen. Welke bepaling mijns inziens duidelijk wijst op pogingen, van wie dan ook, om de vaart al dadelijk door een of meer bruggen te belemmeren, en tevens getuigt van de zorgvuldigheid der Delvenaars, die zich een wezenlijk open vaart tot aan de Maas wisten te verzekeren.

Op deze wijs werd Delft een Maasstad, even als eeuwen te voren Athene door zijn lange muren zich tot een Zeestad gemaakt had. De dijken aan weerskanten van de vaart omsloten een gebied, waarover alleen de stadsregeering te zeggen had, en binnen honderd roeden aan elke zijde mochten geen vreemdelingen zich vestigen,

(1) Bij Meylink, Delfland, Bijl. no. 57.

en geen ander bedrijf dan landbouw en veeteelt geoefend worden.

Er valt niet aan te twifelen, dat de nieuwe haven aanvankelijk aan het doel der stichters beantwoord heeft. Hoe karig ook de bescheiden blijven zijn, uit onmiskenbare teekenen blijkt haar toenemende bloei. Na weinige jaren, in 1410, bestond er reeds aanleiding om van de Heemraden van Schieland verlof te vragen tot het aanleggen van een nieuw verlaat, hetgeen tevens het leggen van een stuk nieuwen dijks meebracht, en dat verlof werd ook verkregen (1). Een kostbaar werk, dat van de levensvatbaarheid der gansche onderneming een gunstige getuigenis aflegt. Nog duidelijker in den zelfden zin spreekt het stichten van een kapel voor de havenbewoners, hetgeen reeds vóór 1416 geschied moet zijn, want in dat jaar verbond de stadsregeering er reeds een kapelerie aan (2). Dat alles is te opmerkelijker omdat, gelijk wij zagen, het nabijgelegen dorp Schoonderloo, in welks parochie de haven gelegen was, insgelijks een kerk bezat, die echter van nu af vervallen schijnt te zijn (3). Blijkbaar groeide van stonde af de nieuwe haven het oude dorp boven het hoofd.

Natuurlijk was het voornaamste vertier van de haven de handelsbeweging van de moederstad. Naar de particularistische begrippen van den tijd behoorden de Delvenaars, nu zij in het bezit van een eigen haven waren geraakt, zich van deze uitsluitend te bedienen, en had de stadsregeering het recht om haar burgers hiertoe te verplichten. Er bestaat een keur, die reeds in het oudste keurboek,

(1) Van Mieris, IV, bl. 149.

(2) Van Bleyswijck, bl. 297.

(3) Van Spaan zegt reeds, bl. 202: »Tot Schoonderloo zijn nog eenige overblijfsels van een vervalle kerk te zien.»

dat tot ons gekomen is, aangetroffen wordt (1), van dezen inhoud: »Voorts en moet niemand, die onze poorters zijn, geenrehande goederen uitvoeren in der Maze, noch van der Maze inbrengen, nergens doorvoeren noch overschepen, wat boven een halve last zwaar is, anders dan in die nieuwe Delfsche haven.” Het is onzeker van welk jaar ongeveer deze keur dagteekent; maar dit is ook van ondergeschikt belang; want de geest, dien zij ademt, heeft van den aanvang af geheerscht en de handelingen der Delftsche burgers bestuurd. De handel van Delft werd van stonde aan over zijn eigen haven geleid. De Maassteden en Rotterdam in het bijzonder zullen dat tot haar schade ondervonden hebben.

Een tweede bron van bestaan opende voor de haven de visscherij, vooral de haringvisscherij, die juist in de XVe eeuw zich zoo machtig uitbreidde en zoo veel welvaart aan geheel Holland aanbracht. Wij weten dat Delfshaven daarvan rijkelijk haar deel kreeg. In zijn kolk vond een menigte van buizen des winters bergplaats. Reeds in het midden der eeuw werd het noodig op meerdere ligplaats voor eigenlijke handelsschepen te zinnen. De kolk was voor de toenemende drukte te eng geworden.

x In een handvest van het jaar 1451 (2) vermeldt Philips van Bourgondie, de machtige en wijze vorst, die den burgeroorlog bedwongen en rust en veiligheid aan het volk verzekerd had, zoodat de bedrijven des vredes een nog ongekenen bloei genoten: hoe de burgers van Delft hem

(1) Het oudste der tot dusver bekende keurboeken van Delft, in de N. Bijdragen van Rechtsgel. 1882, XIII, § 7. Van Bleyswijck, die de keur ook kent, brengt ze tot 1460, wat mij te laat schijnt.

(2) Bij Meylink, Delfland, no. 61. Van Bleyswijck, bl. 77.

te kennen hadden gegeven, dat zij in goeden wille waren om ter vermeerdering des gemeenen oorbaars van hun stad aan te nemen de neringe en hanteeringe van ter zee te varen; om het welk te doen zij schepen behoeven zouden, daartoe dienstig en geschikt; welke schepen zij echter in hun haven niet zouden kunnen bergen noch leggen, want die daartoe veel te klein en te nauw was. Weshalve zij hem ootmoediglijk gebeden hadden hun verlof te geven om op hun eigen land een nieuwe haven te mogen aanleggen, en tevens om uitbreiding van het recht der stad (van de vrijheid der stad, zeide men toen) over een breeder strook langs vaart en haven dan zij tot nog toe bezaten.

Reeds bezaten zij sedert eenige jaren stadsrecht over een breedte van veertien roeden ter weerszijde van hun vaart. Jan van Brabant, de gemaal van vrouw Jacoba, had hun dit in 1425 verleend (1), met dien verstande dat degenen, die binnen die grenzen woonden of er zich neerzetten, burgerrecht van de regeering der stad verwerven konden, en dan ook vrijheid bekwamen om er de bedrijven te oefenen, die alleen aan stedelingen vergund en op het platte land verboden waren. Dat recht verlangden zij thans over een aanmerkelijk grootere uitgestrektheid te bekomen.

Zoowel het eene als het andere verzoek verklaarde de Goede Philips in te willigen. Hij vermeerderde de vrijheid der stad over nog dertig roeden aan weerskanten van de vaart en de haven, buiten de reeds verkregen veertien roeden, en vergunde haar erbinnen een nieuwe haven te maken, en er tevens huizen te bouwen, zoodanige en zoovele als haar zou goed dunken, om er hen die zich op de zeenering wenschten toe te leggen,

(1) Van Mieris, IV, bl. 761.

te doen wonen en er hun gading en gerief te doen hebben.

Zoo verkreeg Delfshaven eerst de noodige ruimte om zich uit te breiden, en de middelen om zijn bestaan te ontwikkelen. Want dat van 's Graven vergunning terstond gebruik is gemaakt, valt niet te betwijfelen. Aan het eind der eeuw verkeerde de haven in een bloeienden toestand, toen helaas de burgeroorlog, die na den dood van den laatsten Bourgondischen Hertog, op het slagveld van Nancy, met vernieuwde hevigheid was uitgebarsten, het jammerlijk in zijn gestadigen vooruitgang kwam stuiten. Jonker Frans, het hoofd der Hoeken, maakte zich in 1488 bij verrassing van Rotterdam meester en bezocht van daar uit met plundering en brand den ganschen omtrek. Natuurlijk was Delfshaven een der eerste plaatsen, die aan de beurt kwamen. Den 18^{en} December overweldigde het een bende Hoeken en stak den rooden haan in de talrijke schepen zoowel als in de huizen. Toen dat roofgespuis rijk met buit beladen naar Rotterdam terugtrok, liet het niets dan rookende puinhopen achter. De schade bij deze gelegenheid geleden, en die zij gaarne op de Rotterdammers zouden hebben verhaald, begrootten die van Delft later op niet minder dan 12000 kroonen (1).

De omvang van den ramp leeren wij het duidelijkst kennen uit de klachten der Delvenaars zelf aan de commissarissen, die in 1494 overal in Holland naar den staat van het vermogen kwamen informeerden, ten einde een nieuwe billijkere verponding voor te bereiden. Zij verklaarden aan dezen, dat de haven met haar sluizen, spoien en hoofden, grondeloos door den oorlog verdor-

(1) K. van Alkemade, Rotterdamsche heldendaden, 1724, bl. 100, 339.

ven was, en dat het herstel thans zwaar op haar financiën drukte. Met de haven was de welvaart vernield, die vroeger onder het krachtige bestuur der Bourgondische landsheeren genoten was, toen de burgers oostwaarts en westwaarts, op Frankrijk en Engeland en het Noorden, koophandel dreven en met buizen ter haringvaart voeren, welke buizen en nering (zoo klagen zij nog eens) overmids den oorlog en het verbranden van hun schepen in de Delftsche haven en in de vaart bij Ouwerschie en elders, hun gansch en al ontgaan zijn (1).

Met de verovering van Sluis, de laatste wijkplaats der Hoeksche opstandelingen, in 1492, werd de burgeroorlog voor geruimen tijd gedempt en een tijdvak van betrekkelijke rust en voorspoed geopend. Toen in 1515 opnieuw commissarissen voor de verponding in Holland rondtrokken en zich op den staat der steden en dorpen informeerden, bevonden dezen dat het volk zich blijkbaar weer tot meerder welvaren verhief. Ook Delft, hoezeer het nog klaagde, was toch ontegenzeggelijk vooruitgegaan. Van zijn scheepvaart en van zijn visscherij wordt geen gewag gemaakt, maar aan de haven, waar die bedrijven thuis hooren, zijn toch de huizen herbouwd en de inwoners teruggekeerd en natuurlijk weer aan den arbeid gegaan, waarvan zij leven moeten. Er zijn dan, naar de opgaaf van den havenmeester, 117 meest onaanzienlijke huizen, en naar die van den pastoor omtrent 300 communicanten, hetgeen een totale bevolking van 400 à 450 ingezetenen doet veronderstellen. Maar, als wij de lieden gelooven mogen, is dat getal in de laatste acht of tien jaren ongeveer hetzelfde gebleven. Er is geen meerdere vooruitgang te bespeuren.

Bijzonder merkwaardig is de reden die daarvoor door

(1) Enqueste upt stuck der verpondinghe, bl. 263.

den havenmeester wordt opgegeven: »want de stede van Delft en wil niet gedoogen dat men aldaer timmert (1).» Dit is de eerste bekentenis, die mij is voorgekomen, van een fout, uit verkeerd begrepen eigenbelang door de stad begaan, waaraan naderhand door verlichte en zaakkundige mannen de achterlijkheid van Delfshaven hoofdzakelijk geweten wordt. Hoewel de haven eigenlijk en rechtens een deel, een kwartier der stad uitmaakte, werd zij toch veeleer als een bezitting van de stad beschouwd, die niet zoozeer naar haar eigen belang als naar het belang der bezitster beheerd moest worden. Zij mocht zeker tot een matige welvaart gedijen, het was zelfs zeer gewenscht dat zij dat deed, maar niet in die mate dat haar afhankelijkheid erdoor verminderd zou worden. Als wij het kleine met het groote vergelijken mogen, kunnen wij zeggen dat de stad de haven beschouwde en behandelde, zooals het moederland de koloniën. De haven bestond niet om zich zelf, maar om de stad; de voordeelen die het bedrijf in de haven opleverde, mochten en moesten, zoo veel doenlijk was, dienstbaar worden gemaakt aan de eigenlijke burgers, die in de oude stad leefden en uit wier midden de regeering voortkwam, die zoowel de haven als de stad bestuurde. De stad had de bevoegdheid om aan de haven allerlei stedelijk bedrijf, allerlei fabrieken te vergunnen, maar ook, als hun dat beter docht, te verbieden: de handvest van Philips den Goede, hier boven aangehaald, machtigde haar daartoe. Wij kunnen derhalve verwachten dat onder de heerschappij der bekrompen begrippen, die omtrent de huishouding van een staat en van een stad toen ter tijd algemeen gekoesterd werden, kleingeestige zelfzucht de stadsrege-

(1) Informacie upt stuck der verpondinghe, bl. 336.

ring gedreven zal hebben tot maatregelen, die het ontluiken der welvaart aan de haven stremden.

Met kennis van zaken beschrijft ons in 1667 Van Bleyswijck, de auteur van de verdienstelijke »Beschryvinge der stadt Delft'', de politiek van de stad ten opzichte der haven, aldus (1): »Een fout, die ons tot bijzonder nadeel verstrekt heeft, is hierin gelegen dat men onzen medeburgers op de Haven nooit genoegzame liberteit heeft gelieven te geven, maar altijd meer dan ons zelf onder subjectie heeft willen houden, veel min aldaar iets willen toestaan wat men hier niet toestond, uit vrees dat onze burgers en ingezetenen, die de meeste reeding ter zee deden, derwaarts trokken tot ons nadeel, en Delfshaven, vermits haar geschikte gelegenheid aan de Maas, mettertijd grooter werd dan haar moeder en boven deze ging uitsteken. Uit dat inzicht, heeft men altijd gepraktiseerd om de koopmanschap hier te houden en het overloopen naar de Haven, zoo veel doenlijk was, te beletten. Niemand vermocht daar te timmeren zonder speciaal consent van onze Magistraat of huizen te bouwen anders dan hun Achtbaarheden goeddocht: er werd een zekere maat vastgesteld waarboven men zijn timmerage niet mocht optrekken, en soortgelijke servituten meer. Later bij het toenemen van den handel in de naburige steden en bij het vervallen onzer brouwerijen, wilde men niet veroorloven dat velerlei trafieken, aan den zeehandel deendeerende, en die tot dien tijd toe hier in de stad waren gepleegd geworden, op de Haven mochten worden geëxerceerd, alhoewel de reeders die zulks alleenlijk tot meerder gemak van hun navigatie zeer instantelijk verzochten, aanboden toch hier metter woon te blijven; maar men verstond dat alle nering en handteering, die tot nog toe

(1) Beschryvinge der stadt Delft, 1667, bl. 741.

binnen het eigenlijk gebied van de stad geoefend waren geworden, hier als nog wel konden blijven. Waarmee men zeer bedrogen is uitgekomen." — Tot zoo ver Van Bleyswijck.

Dat de onverstandige staatkunde, die hij zoo treffend teekent en als het ware brandmerkt, reeds van de dagen van Karel V, zoo niet van vroeger, dagteekent, heeft ons de korte, maar veel beteekenende zinsnede, die ik uit de Informacie van 1515 aanhaalde, geleerd. Maar zij kwam eerst volkomen in zwang, nadat de opstand tegen den Spaanschen landsheer gelukt en in plaats der monarchie een republiek in Holland gevestigd was, waarin de steden het hoogste woord voerden. Eerst van toen af werd de afstand tusschen de regeerende steden en alle kleinere steden en dorpen, die geen stem in staat hadden, onmetelijk groot. Op het voordeel der regeerende was de handelwijs van deze jegens de ondergeschikte geheel en al aangelegd. Daarmee was een verhouding, als reeds tusschen Delft en Delfshaven bestond, in volmaakte overeenstemming. Het kon niet anders of deze moest thans door het algemeen heerschende systeem te meer worden bekrachtigd. Delfshaven werd waarlijk de vasal van Delft.

Daarmee is echter niet gezegd dat de vasal niet wederkeerig voordeel trok uit zijn ondergeschiktheid aan een machtig en invloedrijk lid der regeering. Integendeel; toen Delft overeenkomstig zijn aanzien de zetel werd van een der kamers van de Oost-Indische Compagnie, werd de Haven dien ten gevolge begunstigd met een groote scheepstimmerwerf en naderhand bovendien met een Oost-Indisch zeemagazijn. Uit de Noordsche Compagnie en de walvischvangst, waaraan de rijke Delftsche kooplieden deel namen, vloeide voor de Haven en ook voor Schoonderloo, waarover de stad al sedert 1555 het

ambachtsheerlijk recht had verworven, ook de nering van het traankoken voort, die de zindelijke stad haar gaarne overliet (1). Meer andere voordeelen werden haar door deze gegund. In 1601 reeds werd het aanleggen van scheepstimmerwerven ter reparatie, en in het algemeen tot het bouwen van schepen voor de visscherij en de vaart, veroorloofd, »mits» — de voorwaarde is nog opmerkelijker dan de vergunning zelve — »mits toeziende dat Delfshaven niet al te zeer toenam» (2).

Wie dus angstvallig waakt dat hem de zijnen niet boven het hoofd groeien, blijkt doorgaans ten laatste niet zoo zeer voor zich zelf als voor zijn bureu gezorgd te hebben. Zoo is het ook met Delft uitgekomen. De Delfshavenaars waren niet aan den grond gebonden; het stond hun vrij te verhuizen, als zij elders beter dan in hun geboorteplaats aan den kost komen of er meer naar hun zin leven konden. Van die vrijheid hebben niet weinigen bij verschillende gelegenheden gebruik gemaakt. Vooral Rotterdam verstond de kunst om de ontevreden en aan te lokken. Een enkel geval als proeve. In 1638 had reeds langen tijd kerkelijke tweespalt in de gemeente geheerscht, en werd eindelijk door de classis ten voordeele der rechtzinnigen uitspraak gedaan. Op het vernemen dier beslissing verzamelden zich de voornaamste der misnoegden en stevenden met zes en dertig buizen naar Rotterdam, dat hen met open armen ontving en aan hun wenschen gereedelijk voldeed (3).

Op dien tijd, in de eerste helft der XVIIe eeuw, was het al een uitgemaakte zaak dat Rotterdam van de

(1) Van Spaan, bl. 202.

(2) F. J. Kleijn, Beschrijving en Geschiedenis van Delfshaven (eigenlijk meer nuttige bouwstof tot zulk een geschiedenis), bl. 47.

(3) Kleijn, bl. 69.

mededinging van Delft en Delfshaven niets te duchten had. Er is een gezegde in herinnering gebleven, dat de landsadvokaat Van Oldenbarnevelt in den mond placht te hebben. Hij was vroeger pensionaris van Rotterdam geweest en dus van nabij en grondig met de toestanden en belangen der stad bekend. »De preciesheid van die van Delft (placht hij te zeggen) en de schaarschheid van die van Schiedam hebben Rotterdam groot gemaakt (1).» Wat hij onder de preciesheid der Delvenaars verstond is, na hetgeen wij van hen hebben waargenomen, duidelijk genoeg. Maar wat hij bedoelde met de schaarschheid, waarvan hij de Schiedammers beschuldigde, behoeft daarentegen eenige verklaring.

In de taal van zijn tijd, dit vooreerst dient men te weten, beteekent schaarschheid wat wij schrielheid noemen, te ver gedreven zuinigheid. Van dat gebrek nu beschuldigde een toen wel bekend spreekwoord de eerbare Schiedammers. »Schiedammertje droogbrood» noemde men ze schertsend. En dat het verwijt, hetwelk de beschuldigden desverkiezende ook als een lofspraak op hun weeldelooze leefwijs konden opvatten, niet geheel onverdiend was, getuigt van de stadgenooten en vereerders zijner hooggeprezen Liedewijde de schrijver van het Roomsche Martelaarsboek, Pieter Opmeer (2). Dat is dus de schaarschheid van die van Schiedam, waarvan Oldenbarnevelt spreekt. Als wij hem zullen gelooven, werd door deze eigenschap ook de handelspolitiek der stad beheerscht. Zij schroomde uitgaven te doen, die onvermijdelijk waren, indien zij met haar meer ondernemende en minder karige naburen van Rotterdam wilde meedingen. Zij liet haar haven door het aanslibben der

(1) Van Bleyswijck, bl. 744.

(2) Historia Martyrum, bl. 151.

rivier verondiepen en dolf geen nieuwe ter gelegener plaats, in afwachting van de scheepvaart, die zich eerst ontwikkelen zou als haar het noodige en nuttige ruimschoots werd aangeboden. Haar zuinigheid bedroog zoo doende inderdaad haar wijsheid; op gezag van Oldenbarnevelt nemen wij het gereedelijk aan. Niettemin heeft ook de lofredenaar van Rotterdam, Van Spaan, gelijk, als hij tegenover den landsadvokaat staande houdt (1): „Ik meen veeleer dat wij de grootheid der stad aan haar welgelegenheid alsmede aan der inwoners onvermoeiden ijver mogen dank weten.” Immers de fouten van anderen komen slechts ten goede aan hen die in staat zijn om er partij van te trekken, en die hun eigene belangen met beter verstand behartigen.

Gedurende de achttiende eeuw schijnt te Delfshaven even als op de meeste plaatsen van de Vereenigde Nederlanden de welvaart, die in de vorige eeuw verworven was, onverminderd bewaard, maar toch ook niet vermeerderd te zijn. Althans de bevolking werd aan het eind van het tijdvak op hetzelfde cijfer van 3000 begroot, dat zij in 1740 al bedroeg (2). Wel waren er in den laatsten tijd meer fabrieken van allerlei aard, inzonderheid branderijen, opgericht, maar de vaart was daarentegen afgenomen, ook ten gevolge van de breede zandplaat, die zich tusschen 1750 en '60 juist voor den ingang van de haven zoodanig verhief, dat zij het binnenkomen zelfs van weinig diepgaande vaartuigen moeilijk maakte en haast verhinderde. De scheepvaart verplaatste zich hoe langer hoe meer van Delfshaven naar Rotterdam, waar overigens toen ter tijd ook op geen algemeenen vooruitgang te roemen viel. Het was voor ons vader-

(1) Bl. 204.

(2) Tegenwoordige Staat, XIV, bl. 440; Kleijn, bl. 197.

land een tijd van stilstaan, van behouden zonder aanwinnen.

Onder deze omstandigheden sloeg de revolutiegeest van Frankrijk ook naar Nederland over, waar bij de burgerij al sedert jaren misnoegen met het bestaande en begeerte naar radicale veranderingen gedurig veld had gewonnen. Als met één slag werden al de bestaande en van ouds hergekomene inzettingen omvergeworpen en geheel nieuwe toestanden, in naam der vrijheid en gelijkheid, geschapen.

Delfshaven verbrak, geheel in overeenstemming met dien tijdgeest, de banden die het nog steeds aan Delft verbonden hielden en, wij kunnen het niet ontkennen, in zijn vrije beweging al te zeer belemmerden. Nauwelijks was de Prins-stadhouder uit het land vertrokken, en waren de Fransche broeders er aangekomen, of er vormde zich op de Haven een kriegsraad, die in plaats van het oude, van Delft afhankelijke, bestuur een provisioneelen Raad van enkel ingezetenen deed aanstellen, welke weldra met vergunning der Representanten van het volk van Holland door een Municipaliteit werd vervangen. Zoo was de zelfstandigheid gewonnen en gewettigd voor goed.

Want de tijd van reactie, die weldra aanbrak en, in den loop van 1802, de Haven weer met Delft vereenigde en de oude verhouding herstelde, kon uit den aard der zaak niet aanhouden. Er bestond voor zulk een aaneenkoppeling geen voldoende reden meer. Zij duurde echter nog voort zoo lang de Nederlandsche staat zelf een schijnbaar zelfstandig bestaan voortsleepte. Zoodra echter het Fransche Keizerrijk Nederland in zich had opgelost, greep een nieuwe, naar vaste en redelijke beginselen ingerichte hervorming der in menig opzicht verouderde en hinderlijke toestanden plaats. Daartoe behoorde ook de afscheiding van Delfshaven van Delft, en de vereeniging

der Haven met het aangrenzende Schoonderloo tot ééne gemeente. Een verandering die een zoo onmiskenbare verbetering was, dat zij den val van het Keizerrijk overleefde en door de regeering van Koning Willem I bestendig werd.

X Dus trad Delfshaven onder gunstige omstandigheden als een zelfstandige plaats, die zich naar haar eigen belang besturen kon, het nieuwe tijdvak onzer geschiedenis in, dat voor het land in het algemeen genomen een tijd van zeldzamen voorspoed en welvaart geweest is. Maar wie zich geveleid mag hebben, dat met dien algemeenen vooruitgang ook de thans vrije Haven gelijken tred zou houden, werd bitter teleurgesteld. De stad, want dien eernaam en rang wist zij zich in 1825 te verwerven, bleek te lang aan den band geloopt te hebben en thans te zwak te wezen om op eigen beenen te staan. In de schaduw van Rotterdam vermocht zij niet te groeien en te bloeien als haar nabuur. Ook werd haar het verlies niet vergoed, dat de opheffing van de Oost-Indische Compagnie in het begin van het revolutie-tijdvak aan haar welvaart had toegebracht. Meer en meer gevoelden de Havenaars, wat in 1841 hun Gemeenteraad openlijk bevestigde, dat de ondervinding uitwees, hoe nadeelig de afscheiding van Delft werkte en hoe van het oogenblik, waarop deze haar beslag had gekregen, de achteruitgang dagteekende. De onvermijdelijke jaarlijksche uitgaven van bestuur en onderhoud overtroffen de mogelijke inkomsten aanmerkelijk; de schuld, die men, door den nood gedrongen, had moeten op zich laden, woekerde als een kanker voort. Aan eigen krachten overgelaten gevoelde zich de stad onmachtig om de hinderpalen uit den weg te ruimen, die de ontwikkeling van bedrijf en handel beletten, laat staan om nieuwe hulpmiddelen te scheppen, waarvan de nijverheid der ingezetenen zich zou kunnen

bedienen. Uit dien benarden toestand was slechts één uitweg te bedenken: de plaats moest afstand doen van de onafhankelijkheid, die haar zoo weinig nut en zooveel bezwaar had aangebracht, en zich oplossen in de machtige gemeenschap van Rotterdam, waaraan zij sedert de vereeniging met Schoonderloo paalde. In 1841 greep het Gemeentebestuur dat uiterste redmiddel als in wanhoop aan, en deed zelf aan de landsregeering het voorstel om zich met Rotterdam te vereenigen (1).

Het kan van achteren gezien verwonderen, dat dit aanbod bij de regeering van Rotterdam aanvankelijk geen gunstig gehoor vond. Want wie is thans niet overtuigd dat de vereeniging voor beide partijen gelijkelijk voordelig moet zijn? Maar andere tijden, andere gedachten. Het Rotterdam van vóór 1848 was niet hetzelfde als het tegenwoordige van 1890. Ook op den weg van vooruitgang vallen de eerste stappen het zwaarst. In 1841 en eerstvolgende jaren was het inderdaad een zaak om tegen op te zien, zich te belasten met het onderhoud eener uitgestrekte gemeente, die zelf erkende dat haar lasten haar baten te boven gingen. Eerst moesten ondernemingen op kleiner schaal beproefd en met gewenschten uitslag bekroond worden, eer de moed hoog genoeg kon stijgen om ook het grootere bij de hand te durven nemen. Eerst nadat de oude stad aanmerkelijk uitgebreid en aan de overzij van de Maas, op het eiland waarvan zich de voorzichtigheid van het voorgeslacht al in de XVIe eeuw meester had gemaakt, een nieuw net van breede en grootsche havens aangelegd was, terwijl de verbeterde waterweg steeds voortging met meer schepen opwaarts te zenden dan de vervierdubbelde

(1) Een zeer belangrijk verhoog, gedrukt bij Kleijn, bl. 330 en vlg.