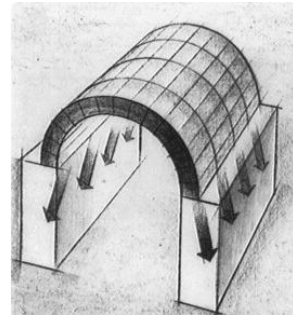


Ontstaan van de werfkelders

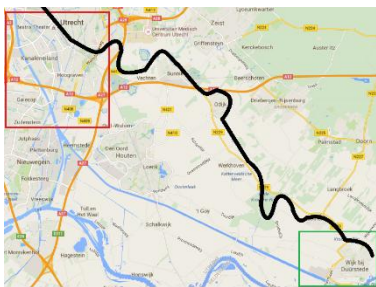
De geschiedenis van de Utrechtse grachten begint in 1122. In dat jaar werd op bevel van bisschop Godebald, heerser van Utrecht, de Kromme Rijn bij Wijk bij Duurstede afgedamd. Door het afsluiten van de rivier werd het mogelijk om het land rond Wijk bij Duurstede te ontginnen voor de landbouw. Hij stuitte echter op weerstand van de Utrechtse burgerij. De Kromme Rijn was haar belangrijkste handelsweg en door de afdamming liep zij het risico financiële schade te lijden. Het conflict tussen de bisschop en Utrechtse burgers werd opgelost door een alternatieve vaarroute te graven door de Utrechtse binnenstad, de Oudegracht. In latere eeuwen kwamen er grachten bij, waardoor er een binnenstedelijk havencomplex ontstond.



afbeelding 1. Voorbeeld van een tongewelf (bron: www.joostdevree.nl/shtmls/gewelf.shtml)

De Oudegracht vormde de kern van de Utrechtse stadseconomie in de Middeleeuwen. Via de gracht stroomden de handelswaren en het vaarverkeer in en uit. Het was daarom een geschikte plek voor koop- en ambachtslieden om zich te vestigen. Op de verhoogde oevers langs de gracht bouwden zij hun huizen.¹

Voor de opslag van hun handelswaren creëerden de koop- en ambachtslieden ruimtes onder hun huizen, de zogenaamde huiskelders. Vanaf de werven waren de huiskelders echter moeilijk toegankelijk. De werven bevonden zich namelijk aan de ene kant van de oever en de huiskelders aan de andere kant. Om de goederen van de schepen naar de huiskelders te vervoeren, moesten deze eerst over de oever worden gedragen, die vanaf de werven gezien een paar meter hoog was. Het was een omslachtige en moeizame handeling waar eind twaalfde eeuw een oplossing voor werd gevonden. De percelen van de keldereigenaren reikten vanaf het grachtenwater tot aan hun huizen. Dat betekende dat zowel de werf als de oever in hun bezit waren. Slechts de openbare weg die op de oever lag, behoorde hier niet toe. Deze was eigendom van de stad. Het stond de



afbeelding 2. Loop van de Kromme Rijn tussen Utrecht (linksboven) en Wijk bij Duurstede (rechtsonder) (bron: Google Maps, 2016)

keldereigenaren echter vrij om tunnels te graven onder de openbare weg. Op deze manier konden de werven direct met de kelders worden verbonden en konden de handelswaren eenvoudig van de schepen naar de huiskelder worden vervoerd.

De werfkelders ontstonden nadat de tunnels werden vervangen door perceel-brede tongewelven in de dertiende eeuw.² De term 'werfkelder' is van toepassing op het tongewelf dat de huiskelder met de werf verbindt. Oftewel, het is het verlengde deel van

¹ C. Denig, *De bewoners van de Utrechtse Oudegracht en Nieuwegracht. Neringdoenden en voorname lieden*, Historische reeks 22 (Utrecht 1997) 10, 12.

² R. van der Kam en K. Rampart, *Werk aan de werf*, 4-7.

de kelder tot aan de werf, vandaar de naam 'werfkelder'.³ Hoewel het concept van een werfkelder niet uniek is voor Utrecht, is het werfkelderstelsel dat wel. Het werfkelderstelsel is qua omvang ongeëvenaard. De totale lengte van de rij werven bedraagt ongeveer 4100 meter.⁴



afbeelding 3. De werven en de verhoogde oever rond 1100-1150 (Bron: R. de Kam en K. Rampart, *Werk aan de Werf (Utrecht 2008)* 4.)



afbeelding 4. De werven en de perceelbrede werfkelders rond 1200-1300 (Bron: R. de Kam en K. Rampart, *Werk aan de Werf (Utrecht 2008)* 8.)

³ P. 't Hart en S. Verbeeck, *Utrecht* (Schiedam 1995) 131.

⁴ Kam en Rampart, *Werk aan de werf*, 3.