

# *Beurtvaarders, trekschuiten en overzetveren*

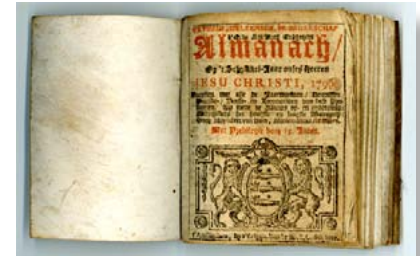


*en hun wisselende aanlegplaatsen in Amsterdam*

Twee eeuwen geleden nog dacht een Nederlander niet aan landwegen als hij zich wilde verplaatsen, maar ging bij voorkeur varen. Verkeer over land was minder betrouwbaar dan over water, ondanks de negatieve invloeden van weer en wind. Landwegen waren tot begin 19<sup>e</sup> eeuw zelden of nooit bestraat; Napoleon had Europa voorgedaan hoe je een landweg het hele jaar door bruikbaar houdt en koning Willem I begon met zijn beperkte middelen onmiddellijk met de aanleg van de eerste rijksstraatwegen, snoerstrak van de ene plaats naar de andere en verhard met straatklinkers. Tot die tijd nam je beter de boot en dat was in een waterstad als Amsterdam goed te merken. Wie zei ook alweer: *Het grimmelt daar van alderley kleyn vaartuygh.*



Waar we in het volgende stuk naar gaan kijken zijn de aanlegplaatsen voor al dat watertransport, voor zover ze een vaste aanlegplaats hadden. Die vaste plaatsen werden belangrijk toen eind



16<sup>e</sup> eeuw een geordend netwerk van vaarverbindingen verscheen met zoiets als een reisschema, van waar en wanneer er passagiers- en marktveren vertrokken. Die berichtgeving verscheen op losse velletjes papier en vermeldde, behalve primitief geïllustreerde tabellen met dagen en tijden van de veren, ook feestdagen, kermissen, marktdagen, schijngestalten van de maan en de tekens van de dierenriem. Zo tegen het jaar 1600 verscheen deze informatie jaarlijks in de Enkhuizer Almanak, die in tegenstelling tot wat de naam doet denken een Amsterdams initiatief is en tot 1992 zelfs nooit in Enkhuizen gedrukt of zelfs maar uitgegeven werd. In het Rijksmuseum wordt een fragment van de uitgave 1596 bewaard, gevonden op Nova Zembla.

Met de vertrektijden van de veren uit de uitgave 1875 als basis heb ik een inventarisatie gemaakt van de veersteigers in de stad. Het jaar 1875 is een goed moment omdat de IJ-oevers, Damrak, Rokin en Binnen-Amstel nog volop in bedrijf zijn; nog geen stationseilanden of een De Ruijterkade te bespeuren.

Boven: Titelpagina van de Enkhuizer Almanak van 1796.

Links: Drukte op het IJ voor Amsterdam, een profiel van de stad uit 1662.





### Marktveren

Een groot aantal van de vaste veerverbindingen vond alleen op maandag plaats. 's Morgens vroeg naar Amsterdam en in de namiddag met dezelfde schuit weer terug. Deels waren de aanlegplaatsen alleen op maandag in gebruik, deels meerden de marktveren af naast de reguliere veren. Die veren waren vooral populair bij marktgangers en dan vooral de verkopers

*Boven: In het Singel legden een aantal marktveren aan. Links de Strommarkt. Rechts: Het Damrak tussen Papenbrug en Oudebrug met o.a. de veren op Franeker, Leeuwarden, Heerenveen, Sneek, Zutphen en Veendam.*

van verse waren op de maandagmarkten. Aan de Binnen-Amstel waren marktveren voor de Paardenstraat (Nederhorst den Berg), Bakkerstraat (Vinkenveen/Wilnis), Erwtmarkt (=Kleine Komedie, Waveren/Waverveen) en Halvemaansteeg (Abcoude, Nigtevecht en Leiderdorp). Aan de westzijde van het Rokin tussen Doelenbrug en Langebrug meerden marktveren af voor de Boomkerk (Rijke Waver), Duifjessteeg (Nieuwveen/Waddinxveen), Olieslagersteeg (Nieuwkoop, Noorden, Zevenhoven en Amstelveen), Gapersteeg (Boskoop) en bij de Langebrug (Mijdrecht/Rijnsaterswoude). Het noordelijke deel van het Rokin was al zeer druk, maar daar kwam maandag voor de Taksteeg ook nog het marktveer uit Alphen a/d Rijn bij, voor de Watersteeg dat van Koudekerke en aan de overzijde voor de Lombardsteeg het veer uit Leimuiden. In het Damrak bij de Korenbeurs kwam 's maandags het veer



uit Sneek en Sloten (Fr) aan en ter hoogte van de Kapelsteeg (=Haringpakkerssteeg) eveneens uit Friesland dat van Woudsend. Bij de Papenbrug landde het maandagse veer uit Bolsward en Joure.

Aan de Texelschekade was het zo druk door reguliere veerdiensten dat een marktveer daar behoorlijk in de weg zou liggen. Of het veer op Kuinre, dat hier op maandagen aanlegde, een typisch marktveer was valt te betwijfelen en of hier ook echt Kuinre bedoeld werd en niet Lemmer is de vraag. De haven van Kuinre was namelijk in 1875 allang verzand en sinds 1710 was Lemmer de poort naar Friesland.

In het Singel waren diverse veersteigers. Bij de Munt legde het veer uit Bodegraven aan, voor het vm. Clarissenklooster dat uit IJsselstein, voor de Appelmarkt dat uit Montfoort, voor de Bergstraat dat uit Tilburg en voor de Lijnbaansteeg dat uit Sassenheim.



Aan de Pijpenmarkt (=Nieuwezijds Voorburgwal) voegde zich op maandag het veer uit Lisse, bij de bijna dagelijkse diensten op Gouda. Een beetje eenzaam lag het veer op Woerden, met zijn aanlegplaats aan de Kloveniersburgwal, hoek Nieuwe Doelenstraat. Of op al deze veren ook kleine vrachten (marktwaren) toegestaan waren is onbekend. Van sommigen zijn tarieflijsten bekend. Wel is bekend dat de typen schepen sterk verschilden, van zeilende groentepraam (zie afb. boven) voor kleine afstanden tot zeewaardige schepen voor verre bestemmingen.

*Boven: Een overzetveer kon heel eenvoudig zijn, zolang de afstand niet te groot was. Over langere afstanden voldeed een praam als deze niet.*

*Links: De Binnen-Amstel met rechts achter de Halvemaanbrug de Erwtentmarkt. Deze aanlegplaats lag ook dicht bij de Kippen-, Kaas- en Botermarkt (nu allemaal Rembrandtplein).*





Boven: Tot in 1661 de Nieuwe Stadsherberg gebouwd werd was het Spaanse huis (Singel 2) het vertrekpunt van het Buiksloterveer.

Rechts: De steiger van het Buiksloterveer aan de Nieuwe Stadsherberg in 1805. Aan de overkant is het Tolhuis te zien.

## Overzetveren van 't IJ

Kenmerk van een overzetveer is de onderbreking van twee landwegen door een waterweg. Een overzetveer vervangt een brug; de afstanden zijn in de regel gering.

Voor Amsterdam hebben we het niet over pontjes die passagiers over de Amstel of het Rokin brachten, maar de veren die 't IJ overstaken. Zonder die overzetveren zou bijvoorbeeld de Waterlandse kust, de noordoever van het IJ, alleen via Velsen bereikbaar zijn geweest. Van Amsterdam onderhielden een wisselend aantal veren de verbinding met Kadoelen, Volewijk en Nieuwendam, met elk hun eigen landingsplaats in de stad. De oudste was het **Buiksloterveer**, dat al in 1308 genoemd werd en naar alle waarschijnlijkheid nog ouder was. Dit veer landde toen nog niet op het dichtsbijgelegen punt



van de Volewijck maar meer westelijk in de Buiksloterham, dichtbij Buiksloot. Het was een 'heerlijk recht' van de graaf van Holland, die het veer verpachtte. In 1556 'kocht' de stad Amsterdam het veer van de grafelijkheid voor f550,- en verpachtte het zelf ook weer, maar kon toen haar eisen stellen. Het beheer en onderhoud van de Volewijck was om waterstaatkundige redenen al sinds 1393 een Amsterdamse zaak. Rond 1700 kreeg de stad het buitendijkse land bezuiden de Waterlandse zeedijk – waaronder de Volewijck – helemaal in bezit. In 1660 werd het veer verlegd naar het dichtst bijgelegen punt van de Volewijck, waar een commissarishuisje en een herberg, het Tolhuis gebouwd werden. Door de landtong werd een vaart gegraven om het overzetveer te verlengen tot Buiksloot aan de dijk, waar de nieuwe trekschuitverbindingen met Purmerend,



Monnickendam, Edam en Hoorn begonnen. Vanaf 1661 was de Nieuwe Stadsherberg het vertrekpunt. Lees ook: *Ons Amsterdam* jg.23 (1971), pp.34-42 door H.J.M.Roetemeijer.

In de 16<sup>e</sup> eeuw verscheen het **Durgerdammerveer**, dat vanaf de Kraansteiger vertrok, d.i. de kop van de Lastage, op de hoek van de Waalseilandgracht. Het perceel waar het Durgerdammer veerhuis stond heeft nu het adres Prins Hendrik-kade 99. Het pand is in 1938 een verdieping hoger opnieuw

*Boven: Met kopjachten als deze werd het Durgerdammerveer bediend. Het waren zeewaardige schepen voor de ruigere binnenwateren.*

*Links: Het Buiksloterveer gezien in noord-oostelijke richting. Rechts de Buiksloter Trekvaart met op de voorgrond een brug naar het jaagpad.*



opgetrokken, maar we hebben voldoende afbeeldingen ter beschikking die het Durgerdammer veerhuis laten zien (zie foto pag.7). Een voorganger van het veer voer in de 14<sup>e</sup> eeuw op Sosenerdam (Zunderdorp) of liever: een landingplaats aan de Waterlandse Zeedijk, die na de dijkdoorbraak van 1516 Nieuwendam ging heten. De ramp zorgde voor een langdurige onderbreking, maar in 1560 werd opnieuw een veer ingesteld dat op Durgerdam voer. Door die plaats werd, in overleg met en onder toezicht van Amsterdam, slechts één schipper aangesteld die het veer voor f19,- p/jaar pachtte. Het was niet druk en de pachter werd nog benadeeld door de vele Waterlandse melkschuiten die op weg naar Amsterdam en terug best een betalende 'lifter' mee wilden nemen. Ter bescherming van de rechten van de veerschipper werd bij stadskeur het vervoeren van passagiers door melkschuiten verboden op straffe van een

*Boven: De Kraansluis met links de aanlegplaats van het Durgerdammerveer. Het veerhuis is half verscholen achter bomen.*

*Rechts: Het lage huis links is het Durgerdammerveerhuis in 1890. Het overzetveer was inmiddels verplaatst naar het Kamperhoofd, maar het veerhuis bleef tot het in 1935 gesloopt werd een café.*

boete van f3,- (1669) olopend tot f10,- (1683). De overtocht kostte aanvankelijk 1 stuiver heen en weer, later olopend naar 1½ stuiver per toer. Er konden ook vrachtjes mee, waarbij een pakje, ton, kist, mand of koffer 2 stuiver kostte. De tarieven varieerden naargelang de waarde die vervoerd moest worden; 1000 pond ijzer kostte 4, een vaam brandhout 6 en een vaatje brandewijn 8 stuiver. In eerste instantie werden dagelijks vier vaarten heen en weer gemaakt, teruggebracht tot drie en op zondag twee maal heen en weer. Het veer werd onderhouden met een *kopjacht* (zie afb. pag.6), een typisch schip voor binnenwateren. Het Durgerdammer veerschip was 55 voet lang. Elk jaar diende de veerschuit gekeurd te worden door een visitateur, die eventueel reparaties verordende.

Het veer was niet winstgevend en Ransdorp, waar Durgerdam





intussen toe behoorde, moest leuren om het te kunnen verpachten. Zo kwam het veer in 1831 in handen van de meest roemruchte Durgerdammer ooit: Jan Mets. Vloekend en tierend en de halve tijd dronken bracht hij zijn passagiers zelden op tijd over en de correspondentie tussen beide steden – na klachten van passagiers – vulde hele kasten. Jan werd ontslagen maar er diende zich geen geschikte opvolger aan, zodat ten einde raad besloten werd de zoon van Jan het veer te gunnen. Men wist natuurlijk dat Jan zelf weer aan het roer zou staan maar dacht in de zoon een redelijker aanspreekpartner te hebben. Die gaf er kort daarna de brui aan en Ransdorp gaf het veer, zonder Amsterdam daarin te kennen, weer aan Jan Mets in pacht. Toen Amsterdam daar zogenaamd pas in 1846 achter kwam waren de dagen van het veer geteld. Wanneer het precies stopte is niet bekend maar in 1875 vertrok volgens de Enkhuizer Almanak twee maal per week een veer naar Dur-



gerdam van het Kamperhoofd, op zondag en maandag. Daarmee kwam een einde aan drie eeuwen Durgerdammer overzetveer. Er wordt wel gesuggereerd dat het veerhuis al eerder stopte. De slechte naam van het veer maakte misschien dat de affiniteit van veerhuis met het veer verdween, maar het bleef tot 1935 een tapperij. Tot de laatste dag bleef het voormalig veerhuis getooid met het bord: Bestelhuis en wachtkamer der Stoomboot naar Durgerdam. Het werd in 1938 afgebroken. De dienst werd overgenomen door een veer van de Kampersteiger

*Boven: Het bootje van Bergmann kwam eind 40-er jaren aan in het Open Havenfront. Bergmann had een eigen steiger voor het Victoriahotel.  
Links: Het wachthuisje van de Noord-Hollandsche Tramweg Mij. aan het Damrak bij de Oudebrug. Toen de beginhalte verhuisde naar het Stationseiland verhuisde dit huisje mee.*



(2x p/wk). Lees ook: *Ons Amsterdam* jg. 20 (1968), pp. 154-159 van H. van Zijl en over het veerhuis *Amstelodamum Mb.51* (1964), pp. 97-105 door Mr.J.H.v.d.Hoek Ostende.

Toch nog even aandacht voor drie particuliere overzetveren die ongeveer tot de opening van de IJtunnel volhielden. De eerste is het overzetveer van de Noord-Hollandse Tramweg Mij. waarover onder Noord-Zuid-Hollands Koffiehuis nader bericht wordt. Dan 'het bootje van Bergmann' die vanaf 1948-'49 met een eigen vloot de verbinding van de ENHABO- en NACO-bushaltes bij het Tolhuis in Noord met het Stationsplein exploiteerde en doordat hun steiger voor verbreding van de Nieuwebrug na 1956 een aantal jaren aan het Noord-Zuid-

*Boven: Het bootje van Boekel voer tussen Haarlemmerplein en Distelweg. Rechts: De opvolger van het Buiksloterveer wordt door de gemeente Amsterdam zelf geëxploiteerd. Hier de eerste stoomponten in 1927.*

Hollands Koffiehuis aanlegde. De Rederij J.H.Bergmann zien we bij het koffiehuis ook weer terug.

De derde is rederij Boekel die al voor WO2 een veerdienst op Noord onderhield vanuit het westelijk deel van de stad (Jordaan, Spaarndammer-, Zeehelden- en Staatsliedenbuurt). Ze voer met drie boten van de Willemspoort (Haarlemmerplein) via het Westerkanaal naar de Distelweg, zo dicht als mogelijk bij het Mosplein. Onderweg waren tussenstops voor personeel van de grote industrieën in Noord. Heel tartend waren de boten IJtunnel I t/m III genoemd. In 1957 werd Boekel overgenomen door rederij Kooij en tien jaar later werden de boten aan particulieren verkocht. Boekel schakelde over op rondvaarten en kreeg een steiger in de Singelgracht, aan het einde van de Nasaukade, tegenover de Leidsekade. Zie voor de verdere geschiedenis van de NHTM en Bergmann pagina 49 e.v.



# Beurtvaart



*de Groot*



## Met het beurtschip van Harlingen naar Amsterdam

De grotere beurtschepen, die de Zuiderzee konden oversteken, kenden een eerste en tweede klasse en soms zelfs een derde. De eerste klasse beschikte over een kajuit met comfortabele banken rond een tafel, bedsteden met deurtjes of in elk geval luxe kooien en ramen voor daglicht en uitzicht. De tweede klasse moest het met de roef doen, met banken langs de wanden. Met een beetje geluk waren ook hier bedsteden maar kooien was waarschijnlijker. Daglicht kwam alleen binnen als de ingang bij goed weer open mocht blijven. Er waren ook wel eens goedkopere plaatsen in het ruim uitgespaard. Daar daalde je in af via een ladder en slapen deed je op bossen stro. Als je geluk had kon je van een bemanningslid z'n slaapplek in het vooronder huren. In dat vooronder werd ook gekookt. De reizen duurden zo lang dat onderweg tegen een geringe vergoeding maaltijden geserveerd werden en koffie en thee en vooral drank te koop waren. Aan de vertrektijden vanuit Amsterdam zien we dat dit vaak nachtvaarten waren; meestal zijn de tijden dan een uur of een half uur voor het luiden van de boomklok. Met gunstig weer kwam men dan in de ochtend op zijn bestemming aan.



Een reiziger uit Duitsland op weg naar Oost-Indië maakte zo'n overtocht mee en bracht daarvan in 1834 verslag uit. De vaart naar Amsterdam vertrok kennelijk in de ochtend.

*....Het schip was nog nauwelijks de haven van Harlingen uitgezeild en in open zee gekomen, of het begon zodanig op en neer te dansen dat de passagiers niet wisten hoe zich vast te houden aan touwen en planken om niet omver geworpen te worden en waardoor zich bij één der heren al direct de gevreesde zeeziekte voordeed. Nadat ik nog enige tijd aan dek vertoefd had en een praatje met de vriendelijke schipper had gemaakt, was inmiddels de*



*haven al geheel uit zicht verdwenen. Men begaf zich daarom naar beneden in de kajuit ten einde, naar scheepsgebruik, een bittertje te drinken, hetgeen op zee zeer heilzaam is. Nadat men al rokende, keuvelende en zo nu en dan een teug uit het bitterglasje nemende, zich zo goed mogelijk had trachten te vermaken, kwam klokslag twaalf een van de matrozen in de kajuit om de tafel te dekken, waarop enkele ogenblikken later een schotel vol verse schelvis en een dito gevuld met kruimige aardappelen werden geplaatst. De schipper kwam ook aan de maaltijd deelnemen en allen lieten zich het eten goed smaken. Een glas witte muskaatwijn werd bij de vis gedronken. Het volgende gerecht bestond uit een stevig gebraden paterstuk (tussenribstuk van*



het rund) met grauwe erwten, dat vergezeld ging van rode wijn. In één woord, het middagmaal was zo goed als men maar wensen kon en daarbij zeer laag in prijs. De middagthee was naar 's lands wijze om vier uur en – hoe slap en waterig ook – werd na het hartige middagmaal met graagte gedronken.

Het weer was in de loop van de dag meer en meer onstuimig en regenachtig geworden, waardoor men zich meestal onderdeks had moeten ophouden. Bij het vroege invallen van de avond werd bij het schaarse licht van een boven de tafel aangestoken olielamp een partijtje whist gespeeld, waarbij de wijnkelder van de schipper stevig werd aangesproken. Om negen uur 's avonds moest het spel

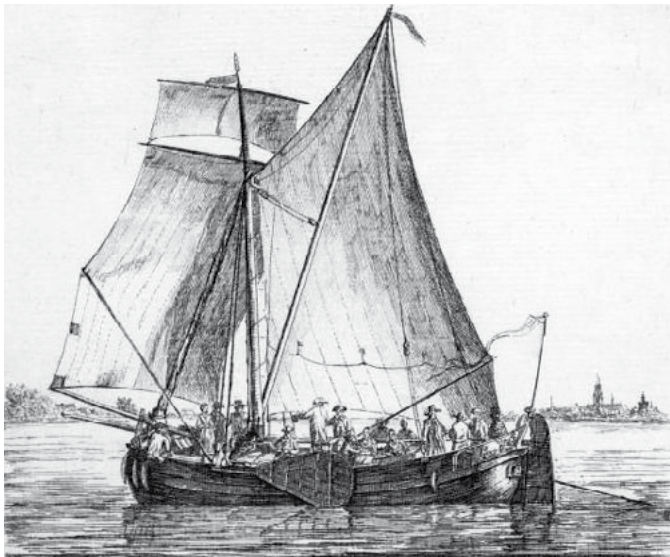
onderbroken worden voor het gebruiken van de avondmaaltijd, die uit boterhammen met Edammer kaas bestond. Uit een grote koperen ketel werd hierbij overvloedig scheepskoffie geschonken. Na het eten werd het spel voortgezet.

Na het onstuimige weer was het windstil geworden, waardoor het schip nog maar weinig vorderde en we te horen kregen dat we de volgende dag pas laat in de morgen in Amsterdam zouden aankomen. Tijd genoeg dus om te slapen en we speelden tot 's nachts één uur door.

Het laat zich denken dat het in de kleine kajuit, waar zwaar gerookt en gedronken was en in vier bedsteden acht slapende mannen waaronder een zeezieke lagen, het niet erg fris geweest kan zijn. Niettemin sliep het gezelschap vrij lang en kwam pas voor de dag toen de zon al hoog aan de schoongeveegde lucht stond. Na zich gekleed en met fris zeewater gewassen te hebben stak men welgemoed een verse pijp tabak op en dronk tegen de koude morgenlucht een glas Schiedammer. Vervolgens begaf men zich aan dek om van het uitzicht op de beroemde koopstad Amsterdam te genieten....

## Beurtvaart

Tot medio 16<sup>e</sup> eeuw stond het elke schipper vrij de zogenaamde 'wilde vaart' te bedrijven. Dat kon ook de vaart tussen steeds dezelfde twee steden zijn, kenmerk was de vrijblijvendheid te varen wanneer er zich vracht aandiende en niet eerder dan de vaart zich loonde. Wel kregen de gilden, per stad verschillend, het voor elkaar dat schippers van de wilde vaart toch aan regels gebonden werden, bijvoorbeeld als zij in een vreemde stad losten zij alleen retourvracht naar hun eigen thuishaven mochten innemen. Daar kwam gedurende de 16<sup>e</sup> eeuw verandering in, onder invloed van een explosief groeiende economie.



De kooplieden leden schade doordat het transport zo onberekenbaar was en daar speelde het binnenvaardersgilde op in door regelmatige diensten door gildeleden te organiseren. Deze regelmaat moest wel beloofd worden in de vorm van hogere tarieven en het gilde maakte uit welke schipper voer. Aanvankelijk hadden beide partijen hun bedenkingen, totdat in de praktijk bleek dat beide partijen voordeel van de regeling hadden: verzekerd zijn van regelmatig transport tegenover regelmatig werk en vast inkomen. De eerste geboekstaafde beurtvaartdienst met vaste dienstregeling in een overeenkomst tussen Amsterdam en Haarlem dateert van 1520. In 1529 volgde een overeenkomst met de stad Hoorn omtrent een veerdienst tussen beide steden. Tegen het einde van de 16<sup>e</sup> eeuw vielen de vaste veerdiensten niet meer weg te denken.

Boven: Veerschepen in het 17e eeuwse Rokin. Rechts een kopjacht, links een serie jaagschuiten, zoals die uit de Groninger snik ontwikkeld waren.  
Links: Een beurtschip op een tekening uit 1791.





Als er meer gegadigden waren om veerdiensten te verzorgen, en dat was meestal zo, regelde het gilde wie aan de beurt was. *In de beurt varen* heette dat toen.

Er moet verschil gemaakt worden tussen veren die eenzijdig door een stad naar Amsterdam georganiseerd werden en veren tussen twee steden die door beide steden in overleg georganiseerd werden. Amsterdam gebruikte haar populariteit in de

*Boven: De beurtvaart was een organisatie, die niet zonder ondersteuning aan de wel kon functioneren. Hier nog wat primitieve commissaris-huisjes en walknechten....*

*Rechts: ....wat in de loop der eeuwen uitgroeide tot bevrachtungskantoren en steigers met los- en laadvoorzieningen, zoals deze van Van Es & Van Ommeren op de De Ruijterkade.*

17<sup>e</sup> een 18<sup>e</sup> eeuw graag om de organisatie en exploitatie over te laten aan de ‘mindere steden’. Met de aanlegplaats en de walorganisatie bemoeide de stad zich weer wel naar hartenlust middels een pakket voorschriften. De beurtvaart op Leiden was een voorbeeld van een tweezijdig veer, ook al waren de inspanningen niet gelijk verdeeld. Volgens een regeling van 1599 deden op 27 schuitenvoerders van Leiden er 7 uit Amsterdam mee aan de dienst. Verder was de exploitatie geregeld door een wederzijdse overeenkomst, al of niet met octrooi van de Staten van Holland en West-Friesland. Ook het beurtveer op Rotterdam was een tweezijdig veer, dat door een overeenkomst in 1597 geregeld werd en toen een 50/50 deelname kende. In die vorm kennen we ook regelingen met Grave (1651) en Oostzaan (1659). Van de dienst op Harderwijk namen Amsterdamse schippers maar een-derde voor hun rekening (1617).



### Bruggen met oorgaten

*Heb ik het ooit eerder over oorgaten gehad? Een oorgat is een bruggetje in een brug, die dan niet zelden een vaste brug is. Door het oorgat te openen kwam een kleine meter doorvaart vrij, waar om te beginnen een passant met een sprongetje nog steeds over heen kon maar waar ook een binnenvaartschip met een niet gestaagde mast door kon passeren. Wanneer werd een mast dan wèl en wanneer niet gestaagd? Dat had met constructie en zeegang te maken. Op de Noordzee was een ongestaagde mast niet te handhaven; bij zeegang zou de mast door het zwiepen uit zijn mastspoor breken. Ook de grotere beurt-*



*vaarders die op de Zuiderzee voeren hadden in de regel gestaagde masten om dezelfde redenen (zie afb. kopjacht pag. 6). Maar de kleinere typen als boeiers, de kleinere kagen en alle vissersschepen hadden ongestaagde masten (op de afbeelding rechts een zeilende botter). Er bestond nog een overgangs-*



*vorm, een mast met verstaging die losgemaakt kon worden. De stag was dan in een oog aan het boord gehaakt.*

*Het was natuurlijk wel goed mikken door zo'n oorgat maar het scheelde een hoop werk als de mast niet gestreken hoefde te worden. Als die al strijkbaar was, van de botter hierboven was de mast niet strijkbaar. Wat stagen zijn? Dat zijn lijnen van het boord van het schip naar een punt in de top van de mast, waardoor die mast niet onnodig doorboog en de zeileigenschappen verknoeide of nog erger: de mast deed breken. Vandaag zijn stagen altijd van staaldraad, tenzij het een replica betreft zoals de Amsterdam of de Batavia. Het voordeel van stagen is dat de mast lichter uitgevoerd kan worden. Dat wordt inzichtelijk als je eens naar de mast van bijvoorbeeld een botter kijkt met zijn mastvoet van zo'n 30 cm. Om die af en toe uit het schip te tillen heb je een serieuze kraan nodig. Dat was dan ook de hoofdbezigheid van de stadskraan bij de Kraansluis tot ver in de 19<sup>e</sup> eeuw.*

Behalve strikt om de beurt werd er ook bij loting gevaren, bijvoorbeeld op Zwolle (1680). De loting op Nieuwjaarsdag maakte uit op welke dagen een schipper zijn beurt had. Dat gebeurde vanaf 1652 ook voor de dienst op Zeeland, Gent en Antwerpen, die door 26 schippers bij loting werd geregeld. Ook het Buitenlandsvaardersgilde bemoeide zich met beurtvaart. De deelnemers aan de populaire vaart op Hamburg dienden eerst vaarten op Rouaan en Londen gemaakt te hebben eer ze weer voor een vaart op Hamburg in aanmerking kwamen (1613). Een scherpe scheiding tussen personen- en vrachtvervoer was bij de beurtvaart niet te vinden. De meeste schepen waren zodanig ingericht dat de ruimte naar behoefte werd verdeeld



tussen beide volumes. Op trajecten waar een trekschuitverbinding bestond waar alleen passagiers meegenomen werden, zoals op Haarlem, ontstonden wel specifieke vrachtdiensten (zie onder Kaarselade veer).

Een octrooi aanvragen op een beurtvaartdienst was altijd zinnig. Dat leverde een monopolie op waarmee concurrentie van de wilde vaart aangepakt kon worden. Dit was niet alleen met

*Boven: Onvermijdelijk vestigden zich herbergen en tapperijen bij de drukke aanlegplaatsen, zoals boven op het Rokin waar de Haagse, Goudse en Rotterdamse veerdiensten aanlegden....*

*Links: ....en links bij het Leidseveer aan het Singel, met in de verte de Munttoren. Die gelegenheden adverteerden dan vaak met de kreet "Vrij Wijn", wat niet inhield dat de wijn hier gratis was maar dat de benodigde accijnzen al voldaan waren.*





passagiersvervoer het geval maar ook met vrachtvervoer. De trekvaartondernemers waren met zo'n monopolie erg gelukkig, omdat de investeringen voor infrastructuur (jaagpad, bruggen) hoog waren en geen concurrerende schipper daar gebruik van zou moeten kunnen maken.

Regelmatig overlapt trajecten, waar beurtschippers een octrooi voor gekregen hadden, elkaar. De oudste rechten prevalerden dan boven de nieuwe, bijvoorbeeld toen in 1827 een

*Boven: Beurtvaarders in soorten en maten. Boven een kaag die binnendoor naar Leiden voer, maar dat betekende nog steeds dat er over een onvoorspelbare Haarlemmermeer gevaren moest worden.*

*Rechts: Dit beurtschip voer naar Friesland en Groningen over de minstens zo onbetrouwbare Zuiderzee.*



beurtvaartdienst op Maastricht werd ingesteld, werd gelijktijdig bepaald dat op het eerste deel van het traject, Amsterdam-Den Bosch, geen lading gelost of ingenomen mocht worden omdat er al een veerdienst op Den Bosch bestond. Een ander aspect van de beurtvaartdienst was dat twee eindpunten verbonden werden en het niet de bedoeling was allerhande te passeren steden aan te doen om te laden en lossen, anders dan dat de dienst met al die steden overeenkomsten afsloot. Deze *uitsluitende vaart* is een dwingend begrip in de beurtvaart. Dat ging zelfs zo ver dat een koopman niet zijn goederen met zijn eigen schip mocht vervoeren als er op die route een beurtvaarder actief was. Daar stond tegenover dat het gilde altijd een reserveschip aan de steiger diende te hebben dat die koopman inclusief personeel voor zichzelf kon afhuren. Dit alles gold niet voor persoonlijk



vervoer zolang daar geen vracht mee gemoeid was; een ieder mocht zichzelf met zijn eigen vaartuig naar willekeurig waar varen. Nu betekent deze strengheid niet dat men zich daar braaf aan hield. De stroom klachten, rekwesten en hernieuwde keuren laat zien dat de schippers massaal de voorschriften ontdoeken, soms uit onkunde over de lokale regelgeving.

Het vervoer van poststukken is altijd een particulier gebeuren geweest en werd in de 17<sup>e</sup> eeuw door beurtvaarders geperfectioneerd. Na een korte periode staatsbedrijf te zijn geweest is de postverzending intussen opnieuw een particuliere aangelegenheid (zie verder onder Paalhuis).

*Boven: Op Hoorn werd met zogenaamde wijdschepen gevaren.*

*Links: Melkschuiten en groentepramen waren eigenvaarders omdat de bederfelijke vracht zelfs niet aan de regelmatig varende beurtvaartdiensten toevertrouwd kon worden. Hier vaart een melkschuit uit Broek in Waterland net door de Kraanboom.*



Wat mocht de wilde vaart dan nog wel vervoeren? Bleef er nog wel wat over? Ja natuurlijk, want we hebben het bij de beurtvaart steeds over stukgoed en net als vandaag was het bulkgoed veel talrijker. *Hoopvrachten* werden dat genoemd en dat bleef het domein van de vrachtvaarder. Je kon een beurtschip wel een mand turf meegeven maar niet een hele vracht. Met het overzetveer kon iemand (tegen betaling) wel een ton of emmer melk meenemen maar uit Waterland kwamen elke dag melkschuiten af en aan varen. Datzelfde gold voor zuivelproducten in het algemeen en voor groente en fruit.

De eerder gemelde veerdienst op Hoorn van 1529 werd in 1660 sterk uitgebreid toen vijf Noord-Hollandse steden octrooi

*Boven: Het smalschip was een kleinere versie van het wijdschip, met maten die het mogelijk maakten Gouda binnen te varen. Dat wil niet zeggen dat dit type tot die stad beperkt bleef.*

*Rechts: Deze prent laat goed zien hoe primitief een passagierscompartment op een vrachtschip gecreëerd werd: met een dekzeil.*

vroegen aan de Staten van Holland en West-Friesland voor de instelling van een uitgebreid netwerk van onderlinge vaarverbindingen met een monopolie op de dienstregeling. Dat waren behalve Amsterdam, Hoorn, Enkhuizen, Edam en Purmerend. Bovendien vroeg deze laatste stad octrooi op de aanleg van een landweg naar Amsterdam. De technische details van beide octrooien zal ik u besparen, alleen dat ze verleend en uitgevoerd werden. Uit de praktijk weten we dat Amsterdam zich bemoeide met de dienstregeling en de ligplaatsen in Amsterdam maar niet met de organisatie van de veerdiensten. Dat liet men over aan de mindere steden en er waren zelden Amsterdamse schippers mee gemoeid. Tot 1660 legde beurtschepen uit bijvoorbeeld

Hoorn aan bij een bothuisje in de palenrij, waar bijvoorbeeld ook verse vis werd aangeleverd (zie afb. pag.20). Op verzoek van het Hoornse gilde van Rijnschippers werd hen nu een ligplaats in het Damrak voor de Kapelsteeg toegewezen. De hele afhandeling van de aankomsten in Amsterdam werd geregeld door Hoorns personeel; Amsterdam zorgde alleen





voor een wagen op de kade voor afvoer van vracht. Hoorn had bijvoorbeeld een commissaris in Amsterdam gestationeerd die de spil vormde voor de organisatie op de wal, inclusief het verzorgen van poststukken (zie ook pag.40). Voor verder vervoer binnen Amsterdam waren de grote 'wijdschepen' (zie afb. pag.18) van Hoorn niet geschikt en er moest dan een beroep gedaan worden op kleinere (Amsterdamse) vaartuigen. De kosten van deze beurtvaartdienst waren stevig, door hoge eisen die aan de schepen en het personeel gesteld werden. Twee maal per jaar werden de schepen op een helling gecontroleerd en de eisen werden regelmatig aangescherpt. Ook liet Amsterdam niet zo maar elke schipper binnen; zij eisten van Hoorn dat elke schipper minimaal drie jaar in Holland als beurtschipper had gevaren voor hij Amsterdam binnen mocht.



Dat maakte een speciale afdeling binnen het Hoornse schippersgilde nodig, met zwaardere eisen dan aan de rest van de gildeleden. Daarboven werden gedragsregels opgesteld met bijbehorende strafmaatregelen. Die hadden merendeels betrekking op de behandeling van passagiers en poststukken. Het voorkómen van dronkenschap was speerpunt van de re-

*Boven: De stadsherberg was op palen in het IJ gebouwd en ving schepen en passagiers op na het sluiten van de 'bomen', de toegangen door de palenrij in het IJ. Op de afbeelding de 'Oude Stadsherberg'.*

*Links: Als veerdiensten geen eigen steiger in de stad toegewezen kregen zetten zij hun vracht en passagiers af aan steigers in de palenrij. Links een bothuisje dat als voorloper gezien kan worden van de stadsherbergen, zoals op de afbeelding boven.*



gels en daar werden fikse straffen voor uitgedeeld, oplopend tot een vaarverbod van een half jaar.

De betrouwbaarheid van de dienstregeling werd afgedwongen door extra regels te stellen aan de schippers. Verhinderend om te varen moest een dag van te voren bij het gilde aangemeld worden, op straffe van uitsluiting van een aantal vaarten.

In Hoorn was voor de beurtvaarders wel een veerhuis, waar passagiers

*Boven: Drukte in het IJ voor de Haringpakkertoren. Behalve veerdiensten legden aan de toren ook vissersschepen met hun lading aan.*

*Rechts: Op deze compilatie van een aantal kadasterkaarten van 1853 zijn de Haringpakkertoren met rechts daarvan de Nieuwe Stadsherberg te zien. Daaronder de Texelschede met drie steigers, van boven naar beneden: de Meppeler, de Texelsche en de Harlinger steiger. In het Damrak nog een groot aantal steigers die in de 20e eeuw tot een vijftal afnamen. Aan de Oude Teertuinen eerste de Kampersteiger, dan de steigers van het Zeeregt, en verder de Apeldoornse steiger. Van het Kamperhoofd vertrok een pontveer, voor de Schreierstoren de Nieuwendammersteiger en van de Kraansluis vertrok het Durgerdammer veer.*



Open  
Havenfront  
in 1853

verzamelden (Schippershuis), maar of er Op 't Water ook een was is niet bekend. Dan zullen de schippers wel de dichtstbij zijnde kroeg gebruikt hebben. In de tweede helft van de 18<sup>e</sup> eeuw werd het vervoer per beurtschip minder populair, werd het materieel slechter en werden de regels versoepeld. Van de dienstregeling in de 19<sup>e</sup> eeuw weten we dat het veer zijn vaste plek in het Damrak kwijt raakte en van cijfers van het Hoornse gilde dat het vervoersvolume gedecimeerd was tot minder dan 25% van dat in de 17<sup>e</sup> eeuw. We zien het veer, met vele andere, na 1880 terug aan de De Ruijterkade steiger B.

In totaal waren er in de 17<sup>e</sup> eeuw meer dan 120 beurtvaartverbindingen verspreid over de stad en dat liep in de 18<sup>e</sup> eeuw op tot ongeveer 180 met 800 vertrekkende schepen per week. Van het jaar 1875 hebben we door de Enkhuizer Almanak een goed overzicht en daarbij komen we enkele concentraties van veersteigers tegen. We maken een tocht langs de steigers...



### Haringpakkerij

Een concentratie van veerdiensten, beroepsvaart en vrachtverkeer vond op de Haringpakkerij zijn plek. Medio 19<sup>e</sup> eeuw waren er geen steigers aan de Haringpakkerij en mogelijk was dat altijd zo omdat bijvoorbeeld op de prent van Rienier Nooms (pag.21) te zien is dat – zoals bij vissers gebruikelijk – alle schepen met de kop op de wal liggen. Direct rond de toren was een steiger gereserveerd voor het lossen van vis. Verder waren er aanlegplaatsen tot hoek Martelaarsgracht, maar welke diensten van welke steiger gebruik maakten is zelden

*Boven: De Haringpakkerij was in 1908 domein van vrachtvervoerders.  
Links: De Haringpakkerij in 1871. Daar achter is de Nieuwe Stadsherberg te zien, dan al 'hotel' genoemd. Die werd niet veel later gesloopt voor de aanleg van de stationseilanden..*





*Links: In de huizenrij achter de toren stonden het Zaaans en Vlaardings veerhuis.  
Onder: De Haringpakkerij ging via de Spaarndammerbrug (over de Martelaarsgracht) over in de Texelschekade. Rechts is nog net het begin van de steiger naar de Nieuwe Stadsherberg te zien, van waar deze foto gemaakt is.*

geboekstaafd. Alle vaarten gingen naar de Zaanstreek of verder door naar de kop van Noord-Holland, Uitgeest, Alkmaar, Zijpe, Schagen en Den Helder. Die laatste route werd mogelijk nadat in 1824 het Groot-Noordhollands kanaal opengesteld was.

De benaming ‘torenschuit’ ontleenden beurtschepen aan de ligplaats bij de Haringpakkerstoren en zijn voor uiterlijk en eigenschappen synoniem met kopjacht (zie afb. pag.6).

Op de wal stond het Zaaans veerhuis, nu Prins Hendrikkade 6, toen bekend als 't Turfschip van Breda. Daarnaast was het Vlaardings veerhuis (nr.7) dat na opheffing bij het Zaaans gevoegd werd. Beide panden zijn vervangen maar op nummer 5 houdt nog een voorbeeld stand van het huizentype dat hier stond (zie afb. pag.23).



*Rechts: In 1757 was het Paalhuis alweer afgebroken. Rechts is de Harlinger steiger, ook wel als Beverwijker steiger bekend.*

*Onder: Drukte op de Texelschekade in 1679. In het midden het Paalhuis en daarachter de Nieuwebrug over het Damrak.*



Op Singel 2 was het veerhuis van het Buiksloterveer (zie foto pag. 5), tot dat in 1661 naar een steiger van de Nieuwe Stads-herberg verhuisde (zie afb. pag. 5). Daarna kwam op deze hoek de mosselsteiger, die onderdeel vormde van de kleine vismarkt.

### **Texelschekade**

Gevarieerder waren de bestemmingen vanaf de Texelsche kade. De vaart op Texel was met twee afvaarten per week maar een kleinigheid. Er waren aan de Texelschekade drie steigers, anders dan bij de Haringpakkerij. Die kennen we ook bij naam: de meest westelijk was de Meppeler steiger, dan de Texelsche steiger die tegenover de Hasselaersteeg lag en tenslotte de Harlinger (soms Beverwijker) steiger. Overigens maakten ook andere veerdiensten van deze steigers gebruik,



anders dan naar de naamgevende plaatsen. Een vierde steigertje lag tegen de Nieuwebrug aan en werd op dinsdagen gebruikt door het veer naar Muiden. Van de Texelsche steiger maakte in elk geval ook het veer op Broek in Waterland ge-

*Boven: Op deze foto uit 1865 een blik over de steigers van de Texelschekade richting Nieuwe Stadsherberg.*

*Rechts: In een geïllustreerd reisverslag uit 1805 vinden we een tekening van de Harlinger steiger.*

bruik. Van de Harlinger steiger naast Harlingen ook het veer op Velsen en Beverwijk. De overige bestemmingen lagen allemaal in de kop van Twente, Overijssel en Drenthe: Almelo, Meppel, Vollenhove, Blokzijl, Zwartsluis, Steenwijk, Kuinre, Assen en Hoogeveen. Een klein aantal van deze bestemmingen was gecombineerd, zoals Hoogeveen-Assen; dat is te zien aan de afvaardigingen en -tijden. Maar anderzijds zijn bijvoorbeeld de diensten op buurgemeenten als Blokzijl, Steenwijk en Kuinre op verschillende dagen.

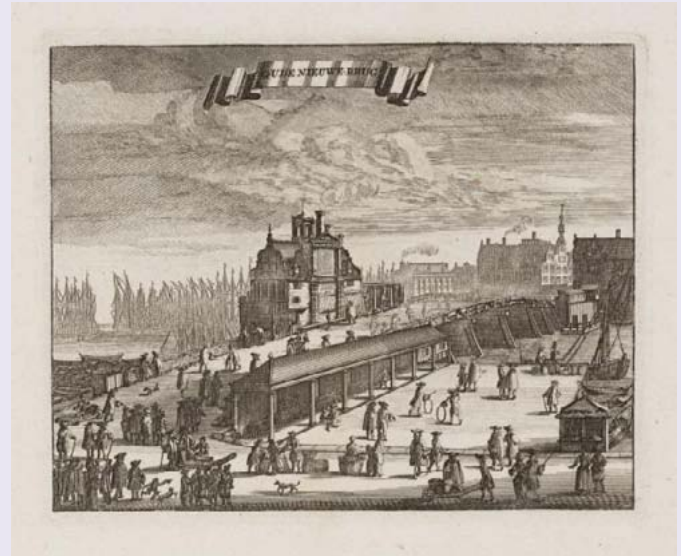
Met de aanleg van de stationseilanden verdween de open verbinding met het IJ en ontstond het Open Havenfront. Een deel daarvan t.p.v. de Texelschekade werd gedempt, waarop in 1885 een plantsoentje werd aangelegd en een borstbeeld van prins





### Paalhuis

Alle binnenkomende schepen dienden bij het in 1560 gebouwde Paalhuis het paalgeld te voldoen, een belasting waarvan Amsterdam niet alleen de haven maar ook de betonning en bebakening van de Zuiderzee onderhield. Daarnaast handelde op het Paalhuis een door de stad aangestelde ambtenaar, de paalknecht, briefpost af die met veerschippers mee gegeven werd. Ingevolge een stadskeur van 1598 waren schippers verplicht die post met de grootste spoed bij ditzelfde Paalhuis af te leveren, dat in feite dus het eerste postkantoor van de stad was. De op het Paalhuis inwonende paalknecht nummerde



die brieven en schreef ze in een register in, met de plaats van herkomst van het schip en de naam van de schipper, waarna hij een lijst buiten ophing. De geadresseerde kon zijn poststuk ophalen tegen betaling van 1,5 stuiver (4 duiten) die de paalknecht aan de betrokken schipper afdroeg. De niet afgehaalde stukken diende de Paalknecht na afloop van de eerstvolgende beurstijd, tegen een extra vergoeding aan de woning van de geadresseerde te bezorgen. Problemen waren er aanvankelijk door analfabetisme van de postbezorgers, maar allengs verbeterde de dienst tot een voor die tijd uniek postsysteem. Aan het paalhuis werden in 1616 voor 't eerst postbussen bevestigd,



een voor post naar Hoorn en een voor Enkhuizen. Ook deze bussen stonden onder toezicht van de paalknecht. Als hij een brief aan een schipper meegaf diende deze hem daarvoor een stuiver te betalen. De schipper hield er dus wel iets aan over. Naar andere bestemmingen was men aangewezen op het oude systeem via de respectievelijke veerhuizen.

Het Paalhuis werd rond 1680 afgebroken toen het Damrak van 't IJ gescheiden werd door de Nieuwebrug in 1681 te veranderen in een stevige waterkering met een schutsluis met dubbele eb- enloeddeuren en een stenen brug. Overigens meldt de huidige dienst Waternet dat er al in 1601 een schutsluis onder de Nieuwebrug zou zijn gemaakt, maar ik ben zo vrij daar mijn vraagtekens bij te zetten.



Boven: Aan het Paalhuis hingen de lijsten met ingekomen poststukken.  
Rechts: Na de sloop van het Paalhuis werd de Nieuwebrug vervangen door een stenen brug met sluisen..

Hendrik de Zeevaarder (zoon van koning Willem II en broer van koning Willem III) onthuld werd. In 1879 werd de Texelschekade herdoopt in Prins Hendrikkade, naar deze Hendrik de Zeevaarder. Na verdere dempingen werd het borstbeeld nog een keer verplaatst. Dit dempen bleef de voorgaande Haringpakkerij en het hierna komende Oud Teertuinen voorlopig bespaard. De enige scheepvaart die het in dit stukje Open Havenfront nog steeds uithoudt zijn enkele rondvaartrederijen, zoals Holland International.

### Oude Teertuinen

Behalve een drukke vrachtgoedkade waren hier ook nog de eigen steiger van het *Zeeregt* (toen waterkantoor) en een of meer



veerbootsteigers aan de Oude Teertuinen. Tussen Nieuwebrug en Zeeregt was de steiger van het dagelijkse veer op Enkhuizen en Lemmer. Daar was ook het Lemster veerhuis, tegenover het Zeeregt (zie afbeelding pag.29). Oostelijk van Zeeregt waren veerdiensten op de plaatsen aan de oostwal van de Zuiderzee: Harderwijk, Elburg, Kampen, Genemuiden (eenmaal per week verder naar Dedemsvaart en Avereest) en Hindeloopen en iets verder het land in naar Apeldoorn. Tot ver in de 20<sup>e</sup>

*Boven: De Oude Teertuinen kende de Kamper-, Apeldoornse en Harderwijker steiger en de steigers van het Zeeregt, een gebouw uit 1756.  
Links: De steigers van de Oude Teertuinen in 1880, zonder Zeeregt.*





Boven: Tussen Zeeregt (toen Stads Waterkantoor) en Nieuwebrug stond het veerhuis met kantoor van de Lemster Stoomboot Mij. Dat bleef daar, ook toen de steiger naar de De Ruijterkade verhuisde.

### **Zeeregt**

Dit gebouw uit 1618 aan de Kampersteiger had slechts zijdelings met de havenpraktijk te maken. Het was gebouwd als soldatenwachthuis. Hier zetelden van 1641 tot 1655 de commissarissen van de Zeezaken en spraken er recht. Verder zetelde hier de dienst konvooien en licenten (douane). Na het gereedkomen van het nieuwe stadhuis op de Dam verhuisden deze diensten naar dat nieuwe gebouw en kreeg het Zeeregt andere bestemmingen met als laatste die van Stads Waterkantoor, (zie foto boven) tot de afbraak in 1878. Die afbraak was nodig door de herinrichting van het hele gebied i.v.m. de bouw van het Centraal Station en de aanleg van een brede verkeersweg die iets later Prins Hendrik-kade ging heten.

### **Nieuwe Stadsherberg**

Onzeker is of er ook veren gebruik maakten van de diverse steigers rond de Nieuwe Stadsherberg, die in 1660 de Oude uit 1613 verving. Die Oude Stadsherberg (zie afb. pag.20) was via een loopsteiger verbonden met de Haarlemmer Houttuinen voor de Buiten Wieringenstraat (Droogbak). De Nieuwe lag meer naar het centrum met een steiger naar de Haringpakkery, hoek Martelaarsgracht (zie plattegrond pag.21). Wat we met zekerheid weten is dat het Buiksloterveer onmiddellijk met de bouw van de Nieuwe Stadsherberg van de uiterste hoek van het Singel – waar nu het Spaanse huis (Singel 2) is – naar hier verhuisde. Het hoofdlood van deze stadsherbergen was schepen met bestemming Amsterdam op te vangen, die na het sluiten van de bomen aankwamen. De schepen konden daar afmeren en passagiers desgewenst overnachten in de herberg. De eerste herbergen waren houten gebouwen maar allengs werden ze in steen uitgevoerd.



eeuw was bij de Kamperbrug de aanlegplaats van de Deventer Packet, die ook Wijhe/Veessen en Olst aandeed. Nog iets verder vertrok van het Kamperhoofd nog tweemaal per week een veer naar Durgerdam, niet te verwarren met het voormalige overzetveer naar diezelfde plaats (zie onder overzetveren). Om de hoek bij de Schreierstoren vertrok elke woensdag een veer naar Broekerhaven (d.i. bezuiden Enkhuizen).

### Damrak

Op 't Water, aan de westoever van het Damrak, waren vele steigers, ook voor veerboten. Zonder dat we weten waar precies in het Damrak kreeg het 16<sup>e</sup> eeuwse veer op Hoorn hier zijn aanlegplaats. In 1875 landden aan de Nieuwebrug de veren op Avenhorn en Warmenhuizen. Voor de Kapelsteeg, nu Haringpakkersteeg, legden de veren aan van Eemnes (di), Purmerend



(3x p/w), Workum (2x p/w waarvan 1x door naar Woudsend) en op zaterdag dat naar Groningen/Veendam/Delfzijl. Voor de Karnemelksteeg vertrok 3x p/w een veer naar Alkmaar waarvan de zondagse dienst door naar Den Helder ging. Bij de Oudebrug was de steiger voor de Gelderse veerboten met bestemmingen als Kampen, Zwolle, Deventer en Zutphen. Van dezelfde steiger vertrok 2x p/w het veer naar Oosthuizen en in 1875 was het dan wel opgeheven, maar voorheen vertrok van hier een veer op Hasselt. Bij die steiger stond een uit de kluiten

*Boven: Bij gebrek aan een afbeelding van het Kaarselade veer in het Damrak hier een foto uit 1891 van de gelijknamige aanlegplaats in Haarlem.*

*Links: Het Damrak rond 1850, gezien naar de Oudebrug. Achter de brug de nieuwe beurs van Zocher, waarvoor een stuk Damrak gedempt werd.*



gewassen commissarishuisje. Nu is het heel wel mogelijk dat beide laatstgenoemde steigers in werkelijkheid een en dezelfde waren, in elk geval wordt het bedoelde commissarishuisje genoemd naar diensten van deze steigers (Zwolle, Deventer en Hasselt). Voorbij de Oudebrug, bij de Korenbeurs, lag op maandag het veer naar Sloten en Sneek te wachten en iets verder nog wat Friese bestemmingen vanaf een steiger bij de Papebrug. Voor de Baafjessteeg (=Beurspassage) was een drukke steiger voor veren naar Haarlem en Amersfoort. Dit was het Kaarselade veer en daar gaan we nu even apart naar kijken.

*Boven: Het Kaarselade veer in de Brouwersgracht voor de Herenmarkt. Deze plek kreeg de maatschappij voor de vrachtafdeling toegewezen toen de passagierstak naar de Haarlemmertrekvaart verhuisde.*  
*Rechts: In 1870 zag Jacob Olie het Kaarselade veer zo. Het commissarishuisje is een slag gedraaid maar de soeploods staat er nog steeds. Op de tekening rechts, op de foto achter de eerste mast links.*

## Kaarselade veer

Een illustratief verhaal levert de beurtvaart op Haarlem en achterland op. Die voeren over het IJ tot Spaarndam en vervolgens over de Spaarne. Buitenom dus, in tegenstelling tot de in de 17<sup>e</sup> eeuw begonnen trekschuitdiensten over de speciaal daarvoor gegraven Haarlemmertrekvaart. Voor de geringe breedte van de sluis in Spaarndam was een specifiek zeilschip nodig: smal en lang. In de Zuid-Hollandse tuindersgebieden komen we zo'n bouwwijze vaker tegen (bijv. de Westlander). Voor buitenwater was dit toch wel ongewoon, omdat zo'n smal schip minder zeewaardig is. In het spraakgebruik ging 'kaar-selade' – voor een smal en lang opbergkistje voor kaarsen – vooraf aan de 'pijpelade', in de tijd dat tabak en dus ook pijpen nog onbekend waren.





De ligplaats van de beurtschepen op Haarlem was in het Damrak even ten noorden van de Papenbrug. Het personenveer aan de westzijde, voor de Baafjessteeg (Beurspassage) en het goederenveer aan de tegenoverliggende oever. Dit was nu het Kaarselade veer, van waar per dag drie passagiersboten naar Haarlem voeren en ook drie van daar aankwamen. Voor de combinatie waren 14 schippers onder vier hoofdlieden in vaste dienst. De aanlegplaats in Haarlem heette ook Kaarselade veer en bevond zich aan het Spaarne bij de Gravesteenebrug. In 1632 kwam de Haarlemmertrekvaart in gebruik, met uurdiensten verzorgd door trekschuiten en uitsluitend bedoeld voor personenvervoer met hoogstens handbagage. Daarnaast bleef de route buitenom bestaan en door het toenemende verkeer nog even frequent. Als we namelijk de Enkhuizer Almanak van 1875 daarop nalezen zien we zelfs op werkdagen vier afvaarten en op zon- en feestdagen vijf. De vrachtdienst was toen al van het Damrak verhuisd naar de Herenmarkt met



dagelijks één vaste vaart om 15:00 uur (in 1906 2x p/d) en de naam Kaarselade veer verhuisde met de vrachtdienst mee. Het Damrak was toen al te druk voor zoiets triviaals als een vrachtsteiger; de gemeente had plannen voor demping van het betreffende stukje Damrak om in de toekomst een prachtige allee aan te leggen. Daar moest ook een nieuw beursgebouw komen, omdat die van Zocher op de Dam een kostbare vergissing was gebleken. Het passagiersveer zal in verband met de grote herinrichting van het Open Havenfront richting IJ-oever verplaatst zijn. Daar werden tussen 1872 en '77 de drie

*Boven: Het Haagseveer, van de tegenoverliggende zijde bekeken als de afbeelding op de omslag.*

*Links: In de tijd dat de tekenaar (Nooms) het Rotterdammerveer zo zag waren het Haagse, het Delftse en het Rotterdammer veer nog gescheiden, maar al eind 17e eeuw werd de walorganisatie samengevoegd, dwz. één commissaris in één kantoor. Rechts de Utrechtse steiger.*



stationseilanden geplempt en de De Ruijterkade aangelegd. Aan die kade zouden alle grote veerdiensten vanaf 1880 een nieuwe plek krijgen.

Het Kaarselade veer aan de Herenmarkt kreeg in 1891 de beschikking over een kleine stoomsleepboot de *Stad Haarlem* en er was toen ook sprake van een route door de Haarlemmertrekvaart in plaats van buitenom. Dat die vrachtroute tot Haarlem liep is ondenkbaar, omdat de trekvaart in Halfweg onderbroken was (zie pag.42 e.v.). In de 20<sup>e</sup> eeuw verdween het walhuisje en kwam er een drijvend kantoor op een dekschuit.

Zie ook: [http://www.debinnenvaart.nl/binnenvaarttaal/aanvullende\\_teksten/teksten.php?tekst=kaarselade](http://www.debinnenvaart.nl/binnenvaarttaal/aanvullende_teksten/teksten.php?tekst=kaarselade)

*Boven: Nog eens het Haagse veerhuis, links van het walhuisje de ingang naar de Nieuwezijds kapel en links daarvan die naar het veerhuis. Rechts: Het Singel, gezien van de Nieuwe Haarlemmersluis richting Jan Roodenpoorttoren. Op dit stuk waren vele aanlegplaatsen.*

## Rokin

Behalve de eerder vermelde marktveren, waarvan er een groot aantal in het Rokin en de Binnen-Amstel hun steiger hadden, waren er ook diensten die meermaals per week of zelfs dagelijks vertrokken. Beginnen we in de 17<sup>e</sup> eeuw met de Utrechtse steiger, tegenover de Nadorststeeg. Bij het Beurspleintje (overgebleven na het slopen van de Beurs van De Keijser) vertrok een dienst op Harmelen. Alle volgende steigers lagen waarschijnlijk aan de westzijde van het Rokin. Voor de Olieslagersteeg meerden de veren op Uithoorn (3x p/w) en Gein/Diemerbrug (2x p/w) plus de eerder genoemde marktveren op maandagen af. Voor de Taksteeg lag het veer naar Alphen a/d Rijn (3x p/w) en bij de Doelenbrug dat naar Ouderkerk a/d Amstel (3x p/w).

Verreweg de drukste steiger bevond zich voor de Nieuwezijds Kapel met twee dagelijkse diensten (inclusief zondagen): naar



Rotterdam en naar Den Haag. Driemaal per week voer de Rotterdamse dienst via Delft danwel die van Den Haag door naar Delft. De afbeelding op de omslag geeft een impressie van de bedrijvigheid op de kade. Balthasar Florisz. van Berckenrode gaf op zijn kaart van 1625 de drie bestemmingen gescheiden weer, maar de Enkhuizer Almanak van 1875 had ze intussen samengevoegd. Onderdeel van de dienstverlening was het onvermijdelijke commissarishuisje en een veerhuis, het Haagse Veerhuis, direct naast de kapel.

### Singel

Vertrekrichtingen naar twee kanten bood het Singel, naar 't IJ alleen gehinderd door de Nieuwe Haarlemmersluis en naar de Buiten-Amstel door de Amstelsluizen. Het werd dan ook



een populair vertrekpunt van een hele reeks veren. We zagen hierboven al een aantal marktveren in het Singel landen en daar kwamen de rest van de week nog een aantal drukke veren bij. Die bevonden zich hoofdzakelijk aan de oostelijke oever van het Singel. Ten noorden van de Torensluis waren twee internationale diensten vanaf de Engelse kaai en de Rouaanse kaai, de laatste met bestemmingen aan de Franse Kanaalkust. Van de Roomolensteeg (tegenover Ronde Lutherse kerk) vertrok 2x p/week een veer naar Zierikzee. Bij de Korsjespoort vertrok 2x p/week het (vracht?)veer op Rotterdam en Dordrecht en 2x p/maand door naar Bergen op Zoom. Bij de Lijnbaansteeg vertrok op dinsdagen een (mogelijk alleen vracht-)

*Boven: Het Leidseveer aan het Singel, voor de Latijnse school, dat is tegenover de huidige bloemenmarkt.*

*Links: Het Kleerenveer in het Singel, tussen Molensteeg en Huiszittensteeg.*







veer naar Hoorn. In de 17<sup>e</sup> eeuw, voor de verbreding van brug tot Torensluis, hadden de beurtschepen op Brussel, Antwerpen, Mechelen, Leuven en Gent in de uiterste hoek tegen de oude brug hun ligplaats.

Bezuiden de Torensluis, bij de (Nieuwe) Spaarpotsteeg op dinsdagen een veer op Naarden (eveneens vracht?), woensdag op Gorkum en Leerdam en eenmaal p/14 dg naar Zaltbommel. Tussen de vm. Huiszittensteeg (nu: Raadhuisstraat) en de (Gasthuis-)Molensteeg was het Kleerenveer vanwaar 2x p/week diensten met wasgoed naar Heemstede en Bennebroek vertrokken, waar veel blekerijen waren. Even verder bij de Schoorsteenvegerssteeg (Schiet-schuitenveer) dagelijks een

*Boven: Het drukke veer op Gouda had zijn ligplaats aan de Pijpenmarkt.*

*Rechts: Tegenover de Pijpenmarkt was de Boommarkt met de aanlegplaats van het veer op Lisse en Noordwijk.*

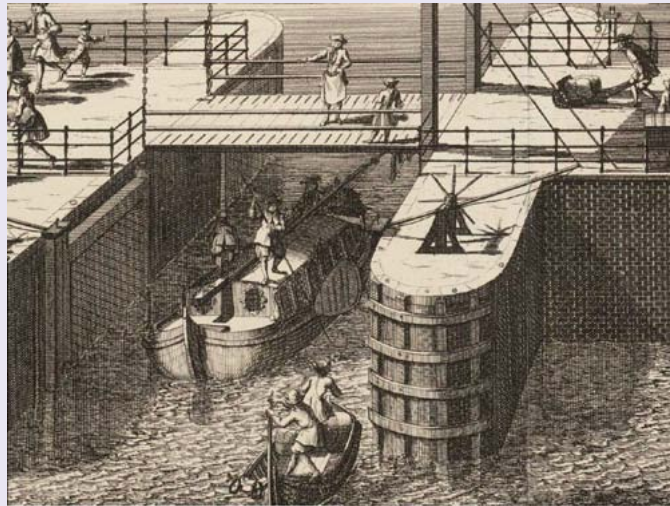
vrachtveer naar Utrecht en 2x p/week naar Leiden. Dat schiet-schuitenveer dankte zijn naam aan de snelle pakschuiten, getrokken door twee paarden. Nog iets verder bij de Raamsteeg vertrok 2x p/week een vrachtveer naar Heemstede en Berkenrode via de Leidsevaart. Op zaterdagen vertrok een veer naar Kuilenburg waar mogelijk Culemborg mee bedoeld werd. Van de Heisteeg vertrok op zaterdagen een veer richting Voorshoten, tussen Leiden en Leidschendam.

Van de Garnalendoelen vertrok in 1875 dan wel geen veerboot meer, maar in vroeger eeuwen was ook dit een populair vertrekpunt. Even verder was een steiger voor het voormalige Clarissenklooster vanwaar het dagelijkse veer op Breukelen vertrok. Daarnaast, voor de Latijnse school, was de aanlegplaats van het dagelijkse veer op Leiden en op vrijdagen naar Zeist. Bij het Muntgebouw werd het druk. Dagelijks vertrok daar een veerdienst op Baambrugge en Maarssen en 4x p/week naar Loenen.



### Ellebogenstoom

Zeilen in de stad was onbegonnen werk. Tot de rand van de bebouwing lukt dat nog wel maar dan dekten de huizen de wind af of ontstonden draai- en valwinden waarop niet vooruit te komen was, zeker niet in een drukke stad als Amsterdam. Wat van daar af meestal toegepast werd was de vaarboom, een (7m) essen- of vurenhouten boom met een flinke knop (druif) aan het ene eind en een klauw aan het andere eind. Die klauw was om de boom niet te diep in de weke modderbodem te laten verdwijnen, de druif om borst of schouder tegen te leunen. Met zijn hele gewicht hing de schuitenvoerder tegen de vaarboom en al lopende over het dek duwde hij de boot vooruit. Niet te snel, want remmen was er niet bij. De kunst was de boot uit te laten drijven zodat die ter hoogte van de aanlegplaats nauwelijks nog vaart had en op de bolder afgeremd kon worden. Als ook nog de mast gestreken werd



kon zo'n boot tot ver in de stad doordringen. Een aantal bruggen had een oorgat (zie afb. pag.15) zodat de mast niet eens overal gestreken hoefde te worden. Dat kon alleen als de mast niet gestaagd was, wat heel gebruikelijk was bij beroepsvaartuigen. De goederen konden ook overgeladen worden op lichters of zolderschuiten, een typisch Amsterdamse vinding. Maar ook die werden door de stadswateren 'geboomd' en als de lezer niet al te jong is heeft hij dat zelf nog wel kunnen waarnemen. Derde kwart 19<sup>e</sup> eeuw kwamen stoommachines op sleepboten en veerboten in gebruik en ver in de 20<sup>e</sup> eeuw pas dieselmotoren. Gemotoriseerde dekschuiten is een nog latere ontwikkeling.

### Bootshaken

Bootshaken zijn een andere manier om in een stad vooruit te komen met schepen. De bootshaak werd bevestigd aan een iets lichter uitgevoerde boom en heette dan een vaarhaak. Met de stalen haak en punt kon respectievelijk een vast punt naar je toe getrokken worden of juist van je afgeduwd. Daar waren eigenaren van die vaste objecten nooit blij mee, omdat de stalen haak vaak beschadigingen veroorzaakte. Van de middeleeuwse praktijk in de Damsluizen is bekend dat per stadskeur het verboden was in de (met hout overkluisde) sluis een bootshaak te gebruiken, op straffe van een hoge boete of erger. Bij het manoeuvreren verloor menig varengast toch nog zijn bootshaak, getuige de vondst van meer dan 350 bootshaken bij de aanleg van de Noord-Zuidlijn (zie afb. boven).

Boven: Bij de aanleg van de Noord-Zuidlijn werden zo'n 350 bootshaken opgegraven of omhoog gebaggerd.

Links: Een schipper boomt zijn schip door de Kikkerbilsluis en een ander 'wrikt' zijn roeiboort vooruit met één riem om minder breedte in beslag te nemen.

### Nieuwezijds Voorburgwal

Deze gracht heeft heel lang een bijzondere band met het transportwezen gehad, zij het niet zo zeer met de beurtvaart. Vooral het noordelijkste deel t.h.v. de Nieuwezijds Kolk is tot ver in de 20<sup>e</sup> eeuw het domein van transporteurs geweest. Na de demping in 1883 was dat met paard-en-wagen en in de 20<sup>e</sup> eeuw met de gemotoriseerde vrachtwagens. Dat duurde tot de inrichting van het vervoerscentrum in de Pontanusstraat in februari 1957. Beurtvaartdiensten hadden tot de demping hun aanlegplaats aan de Pijpenmarkt (Gouda) en de Boommarkt bij de Weessluis (Lisse/Noordwijk) (zie afb. pag. 35). Na de demping in 1883-'84 bleef het noordelijkste deel van de Nieuwezijds Voorburgwal tot medio 20<sup>e</sup> eeuw het vrachtvervoerscentrum van de stad. Voor de demping wemelde het hier van dekschuiten en na de demping van vrachtwagens.



### Geldersekade, Kalkmarkt, Oude Schans

In de Gelderse kade had het veer op Schiedam een plek gevonden. Verder was dit water het domein van ontelbare dekschuiten en vrachtschepen, wat ook opging voor bijvoorbeeld de Oude Schans en het noordelijkste deel van de Nieuwezijds Voorburgwal.

### Overtoom

Een apart verhaal zijn de aanlegplaatsen en veerhuizen rond de overtoom in de Kostverlorenvaart. Dit was deels een overstapplaats en deels begonnen hier nieuwe diensten. Dat we deze ligplaatsen hier aanhalen is vreemd omdat dit tot de an-

*Boven: De Overtoom in de Kostverlorenvaart. Overstapplaats en vertrekpunt richting Haarlemmermeer en Leiden. Links aan de overkant van de vaart staat het Aalsmeerder veerhuis, dat nog bestaat.*

*Links: De Gelderse kade met de Schreierstoren, naar het IJ gezien.*





nexatie van 1896 geen Amsterdams gebied was maar Nieuwer-Amstels. Toch was de Overtoomsevaart en deze overtoom al sinds de 16<sup>e</sup> eeuw een heel Amsterdams gebeuren. De dam was in de Kostverloren wetering door Haarlem en Hoogheemraadschap Rijnland opgeworpen als vergelding voor het eigenmachtig aansluiten van de Overtoomsevaart op de Kostverloren wetering, om zo een veilige binnenroute te creëren naar Leiden. Maar dat is in Amsterdam's Waterstaat al uitvoerig behandeld (zie inhoudsopgave achterin).

Behalve de strafmaatregel van een overtoom was een bijkomende handicap dat de schepen er met handkracht overheen gesjord moesten worden. Een tredrad dat een lier aandreef, zoals bij de vlakbij gelegen overhaal naar de Slotervaart, ont-

brak hier. Dat ging nog wel voor een groentepraam of melkschuit, maar pakschuiten waren snel te groot en te zwaar om met handkracht over de overtoom gesleept te worden, laat staan een beurtschip. Om over de Haarlemmermeer te komen was door het gebrek aan jaagpaden een trekschuit onbruikbaar; daar moest echt gezeild worden en kwamen de 'kagen' in beeld.

Bij de overtoom werden veerhuizen gebouwd om het de open overstappers comfortabel te maken. Er is er nog één over, het in 1634 gebouwde Aalsmeerder veerhuis aan de Schinkel (nu Sloterkade). Tot tenminste 1925 was dit veerhuis café *De Bonte Os* en werd toen aangekocht door vereniging Hendrik de Keijser. Na een intensieve restauratie, die in 1965 afgerond



werd, kwam hier het kantoor van stichting Diogenes en de Vereniging voor Amsterdamse Binnenstad. Aan de Schinkel (nu Schinkelkade) lag de Plaats Royaal (er waren in en bij Amsterdam drie herbergen met deze naam) en even verder, dicht bij de overtoom, het complex Hof van Holland met Leidse veerhuis, grenzend aan de Dubbele Buurt. Hier vertrokken de Leidse kagen naar uiteraard Leiden. Veelvuldig wordt in de literatuur verhaald over ‘jongeheren studenten’ die in Leiden gingen studeren en door de hele familie aan de overtoom uitgewuifd worden als zij met de ‘trekschuit’ vertrekken. De trekschuiten waren dan altijd kagen die wel degelijk zeilden. Het misverstand zal veroorzaakt zijn door het feit dat de schepen in de Schinkel tot Huis te Vraag niet mochten zeilen en gejaagd moesten worden tot ze ruimer water kregen om te zeilen. Het jaagpad langs de Sloterkade liep door tot de Haarlemmermeer



en tot in de 20<sup>e</sup> eeuw als Jaagpad langs de noordoever van de Nieuwe Meer tot de ringvaart, totdat in 1956 het meertje vergroot werd (zandwinning). Het duurde tot de Franse tijd eer de overtoom in de vaart vervangen werd door een sluis. Daarna kon de vaart als vaarweg behoorlijk gebruikt worden en nog steeds is de Kostverlorenvaart een druk bevaren route als onderdeel van de ‘staande-mast-route’ van Zeeland via Amster-

*Boven: De Dubbele Buurt, de plek waar de Overtoomsevaart in de Kostverlorenvaart uitkwam. Achter het sluiswachtershuisje is het gat dat het Hof van Holland achterliet en rechts daarvan begint de Amstelveenseweg. De foto is uit 1930.*

*Links: Het Hof van Holland, rechts op een tekening van Herman Misset uit 1908, kort voor de afbraak. Links van de klokgevel café De Tramway.*



punt. Herberg Hof van Holland werd in 1916 afgebroken; dit stukje Overtoom bleef wat onderkomen tot het in 1956 plaats maakte voor de nieuwbouw van Autopton, die in 1961 werd opgeleverd.

*Boven: Het Aalsmeerder veerhuis op de Sloterkade 21-22 zoals Jacob Olie dat in 1891 vastlegde. Het heeft alle aanlagen van de moderne tijd overleefd. Vereniging Hendrik de Keijser kocht het pand in 1925 en heeft het gerestaureerd.*

*Rechts: Het commissarishuisje van het Naarderveer.*

dam, IJ en IJsselmeer naar de Waddenzee. Het Leidse veerhuis heeft nog heel lang gestaan aan de bocht van de Overtoom naar de Amstelveenseweg. Na de annexatie van 1896 werd deze straat onderdeel van een drukke verkeersroute en het veerhuis week voor de herinrichting van het kruis-

### **Commissarishuisjes**

*In grote aantallen en verstrooid over de hele stad stonden op de wallenkant keten of huisjes voor toezichthouders op de goederenstroom en passagiersafhandeling via beurtvaart- en veerdiensten. Die commissaris, aantekenaar of opziender werd oorspronkelijk gekozen uit de bij de beurtdienst betrokken schippers en later, voor de nodige distantie, uit of namens de overlieden van het schippersgilde. Zo'n commissaris diende de hele werkdag in of bij zijn kantoor aanwezig te zijn of een bekwame vervanger te regelen. Hij nam van klanten de te verzenden goederen in ontvangst, tekende dit met alle nodige gegevens aan op lijsten waarvan de schipper een kopie mee kreeg; de vrachtbrief avant-la-lettre. Zijn collega in de aankomsthaven controleerde de goederen opnieuw en had zo inzicht betreffende schade en vermissing (diefstal kwam vaak voor, ook door de schippers zelf). Verder zag de commissaris toe op de passagierafhandeling en of er wel alleen betalende gasten meereisden. Als een schipper aanmeerde werden eerst de poststukken doorgestuurd naar het Paalhuis en daarna werd er met de schipper afgerekend. Dat hield verband met extra ontvangsten onderweg en betaalde tolgelden. Zijn salaris kreeg de commissaris van de schippers van het beurtveer, wat gerelateerd was aan de hoeveelheid vracht: zes duiten per vervoerde gulden (1729).*





### Binnen-Amstel

Het stuk Amstel tussen Doelenbrug en Hogesluis noemen we Binnen-Amstel en behalve de eerder gemelde marktveren vertrokken van hier ook diverse in het volgende hoofdstuk te behandelen trekschuiten. Toch meerden hier ook enkele beurtveren aan. Bij de Halvemaansteeg was de aanlegplaats van het veer op Abcoude en Stichsenberg(?) (2x p/week), Leiderdorp, Nigtevecht, Schoonhoven en Haastrecht (1x p/week). Bij de Bakkerstraat legde het veer op Vinkenveen en Wilnis aan (1x p/week). Even verder bij de Paardenstraat het veer op Nederhorst den Berg en Vreeland (elk 2x p/week).

Aan de overkant van de rivier vertrok het veer op 's Gravenland (6x p/week) waaraan deze kade zijn naam ontleent. Het 's Gravenlandseveer ligt tussen de Groenburgwal en de Kloveniersburgwal en ontstond in 1626 toen voor de Stadssteen-



houwerij een flink stuk Amstel geplempt en bebouwd werd. Behalve deze bestemming was dit ook de vertrekplaats voor veren naar Bussum (7x p/week), Kortenhoeve en Hilversum (6x p/week) en Loosdrecht (5x p/week).

Als we naar concentraties van veren zoeken slaan we een enkel verdwaald veer over. Aan de Kloveniersburgwal, hoek Nieuwe Doelenstraat meerde het (markt?)veer op Woerden af en bij de Nieuwmarkt in de buurt legde 3x p/week het Schiedammerveer aan (foto links).



*Boven: Deze aanlegplaats heeft bij hoge uitzondering zijn 17e eeuwse betiteling 's Gravenlandseveer als straatnaam mogen houden.*  
*Links: Het Schiedammerveer op de Kloveniersburgwal in 1876.*



### Trekschuiten

Na een kleine honderd jaar beurtvaarten werd het publiek en de overheid steeds vaker gefrustreerd door het onberekenbare karakter van de dienstverlening. Het weer vooral belemmerde

nogal eens een prompte vaar- en aankomsttijd. Het antwoord was de trekschuit die 'gejaagd' werd door een kanaal of vaart en zo betrekkelijk bedrijfszeker binnen een bepaalde tijd op zijn bestemming kon aankomen. Een paard liep immers net zo



snel bij slecht weer. Niet alle bestemmingen kwamen daarvoor in aanmerking; over de Zuiderzee, grote meren of het IJ kon je niet jagen en die bestemmingen bleven aangewezen op de zeilende beurtschepen. Ook door een stad kon je alleen al om technische redenen niet jagen. Een jaagpad mocht niet gehinderd worden door begroeiing of bebouwing en dat was in be-

*Boven: In tegenstelling tot wat vaak beweerd wordt was in de roef van de trekschuit wellevendheid een vereiste, waar strikt de hand aan gehouden werd. Als de heren wilden roken dienden zij van de dames aan boord permissie te krijgen. Vloeken en schreeuwen was verboden.*

*Rechts: Deze wel heel vroege foto (1857) toont het begin van de Haarlemmerweg met in de vaart nog een aantal trekschuiten. In 1839 was de eerste trein naar Haarlem gaan rijden en alleen een subsidie kon de schippers bewegen het nog even vol te houden. Het gebouwtje helemaal links was het commissarishuisje en daarachter molen 'Eenhonderd Roe'. Rechts nog net het stationsgebouw Willemsspoor.*

staande steden niet meer te verwezenlijken. Daarom ging een trekschuit langs een geschikte vaarweg van de ene stadrand naar de andere. Geschikt waren maar weinig bestaande vaarwegen en daarom ontstonden vanaf medio 17<sup>e</sup> eeuw speciale trekvaarten. Een jaagpad is essentieel voor een trekvaart maar ook voorzieningen als rolpalen bij bochten en bruggen bij kruisingen waren onmisbaar (zie foto pag.44). Gejaagd werd in de regel met paarden en ook daarvoor waren voorzieningen nodig, bijvoorbeeld als ze op lange trajecten verwisseld moesten worden. Een heel vroege trekvaart is die van Amsterdam naar Haarlem, die in 1632 in gebruik gesteld werd en zijn beginpunt





buiten de Haarlemmerpoort had (zie afb. pag.42). We kennen allemaal wel het tot Haarlemmerweg uitgegroeide jaagpad aan de zuidzijde van de vaart en de allereerste treinverbinding in Nederland maakte dankbaar gebruik van een tot spoorbaan uitgegroeide kade aan de noordzijde. Eén bottleneck bleef er in de nieuwe verbinding, nl. de overstap in Halfweg om via een voettocht van 260 meter via een sluis in de landengte tussen IJ en Haarlemmeer in het vervolg van de vaart naar Haarlem een nieuwe trekschuit te nemen.

Er zijn drie trekvaarten vanuit Amsterdam aangelegd: de Haarlemmer- (1632), de Weesper- (1638) en de Muidertrekvaart (1640). Alle drie sloten naadloos aan op andere vaarten, zoals de Leidse trekvaart (1657) vanuit Haarlem en de Naardertrekvaart vanuit Muiden. De trekschuit op Haarlem telde in de 17<sup>e</sup> eeuw gemiddeld tegen de 400 passagiers per dag, heen en ook



weer terug. Na de opening van het spoor naar Haarlem in 1838 kregen de schippers f300,- subsidie per jaar om de concurrentie te kunnen bolwerken, maar in 1883 stopte de trekschuitdienst toch.

De trekschuitschippers verbonden zich aan een strikte dienstregeling. Van zonsopgang tot acht uur 's avonds vertrok elk uur een schuit, met of zonder passagiers en in beide richtingen. De toer mocht een afgesproken tijd duren en een vertraging werd stevig beboet. Die boete liep, naarmate de vertraging, van 30 stuivers tot 3 gulden en liep in de loop der jaren alleen maar op door de geldontwaarding.

*Boven: Rolpalen bij een bocht, hier gefotografeerd door Jacob Olie.*

*Links: Bij een kruising van waterwegen als deze was een brug in het jaagpad noodzakelijk.*



Je werd niet zomaar schipper op een officiële trekschuit. Dat was een zaak die onder controle van het binnenvaardersgilde stond en ook de stad stelde zijn eisen. Zo moest een schipper minstens drie (later teruggebracht tot twee) jaar poorter van de stad zijn.

Het systeem beviel zo goed dat vanaf 1660 een waar netwerk van trekvaarten ontstond, niet alleen vanuit Amsterdam maar ook in andere provincies. De beperkingen van het systeem bracht met zich mee dat er nooit aanlegplaatsen in het cen-

*Boven: Het begin van de trekvaart naar Purmerend bij Buiksloot. De vertrektijd van de trekschuit naar Purmerend (en verder) was afgestemd op de aankomsttijd van het overzetveer van Amsterdam naar Buiksloot. Dat zeilde over het IJ tot het Tolhuis en werd gejaagd door de Buikslotertrekvaart die in 1660 door de Volewijck gegraven was.*

*Rechts: Het Naarderveer had zijn steiger aanvankelijk in de Leprozengracht, direct aan de Amstel.*

trum van de stad kwamen. Hoe moesten de schuiten immers de stad uit naar de trekvaart gebracht worden? We zagen al dat de dienst op Haarlem even buiten de Haarlemmerpoort begon. De trekschuiten naar het zuiden maakten dankbaar gebruik van de rivier de Amstel en hadden hun aanlegplaatsen op diverse plaatsen aan de Amstel, zowel op de linker als de rechteroever. Dat was natuurlijk afhankelijk van de eindbestemming: de dagelijkse dienst richting Gooi moest bij de Omval linksaf door de Weespertrekvaart en begon ook op de oostelijke Amsteloever. Eerst bij de Nieuwe Achtergracht en begin achttiende eeuw vertrok het Weesper-, Naarder- en Muiderveer bij de herberg *de Ijsbreker*. De diensten richting Utrecht hielden de westelijke oever en hadden vertrekpunten als Amstelgrachtje, herberg Berebijt en Tolhek op de grens met Nieuwer-Amstel. De trekschuiten naar de dorpen in Waterland, Zaanstreek of Hoorn begonnen allemaal op de noordoever van het IJ, aan de Waterlandse Zeedijk. Passagiers dienden eerst met een der



drie overzetveren naar het betreffende vertrekpunt te reizen. Die overzetveren kwamen we eerder tegen. De noordelijke bestemmingen waren als een der eerste (1660) goed uitgebouwd, in een samenwerkingsverband tussen Amsterdam en de steden Hoorn, Edam, Monnickendam en Purmerend. In 1661 worden de dienstregeling en de tarieven gepubliceerd. Er kwam een veer van Amsterdam via Monnickendam naar Edam dat 's zomers 6x heen en 5x terug voer. Van Amsterdam naar Purmerend 6x heen en weer. In de winter is de dienstregeling iets afgeslankt, meestal 1x p/dag minder. Voor beide verbindingen worden trekvaarten gegraven waarvan het begin ligt in Buiksloot nabij het eindpunt van het Buiksloterveer. Van zowel Edam als Purmerend zijn overstapmogelijkheden naar Hoorn. Een onderdeel van de verbinding is de gegarandeerde aanslui-



ting van deze trekschuitverbindingen met het overzetveer naar Amsterdam. Die aansluiting prevaleerde boven de noodzaak om op tijd te varen.

De schuiten die voor deze vaart geschikt waren hadden een relatief klein vrachtvermogen, een ruime passagierscapaciteit en een strakke dienstregeling. Omdat de schuiten niet afhankelijk waren van wind, maar getrokken werden door een paard (met een bekende, constante snelheid) was het mogelijk aan- en afvaarttijden te garanderen. Daar zaten handelaars, maar ook de posterijen en zakenreizigers op te wachten. Op een model in het Scheepvaartmuseum Amsterdam is de indeling goed te zien:

*Boven: Trekschuitsteiger voor herberg Berebijt aan de Amstel.*

*Links: Het Naarder-, Muider- en Weesperveer voor de herbergen De IJsbreker (re) en Lokhorst (mi) rond 1715.*





In de roef bevonden zich aan bak- en aan stuurboord twee banken en een tafel in het midden. De tafel kon verlaagd worden om slaappleaats te bieden aan 2-4 personen. Bij nachtschuiten (Rotterdam-Amsterdam) was de plek voor passagiers, bij dagschuiten was het de slaappleaats voor de schipper en zijn vrouw. Bij de prijs van het eersteklas-ticket was vaak een Goudse pijp met tabak inbegrepen. Dat is de reden dat ook nu nog zoveel pijpenkoppen opgebaggerd worden (zie afb. pag. 43).

Jagers en jaagpaarden werden ingehuurd door de schipper. Er zijn in Holland hele dorpen geweest die leefden van het jagen. Iedere trekvaart was voorzien van een jaagpad, meestal een opgehoogde kade met een dek van schelpengruis. Hierop liep een stevig, waarschijnlijk niet al te snel paard. Aan het tuig was een lijn van 70 meter bevestigd,

Boven: Model van een trekschuit in het Nationaal Scheepvaartmuseum.  
Rechts: Een trekschuit vaart door Nieuwer-Amstel.

die op de schuit was vastgezet op een bolder of aan de mast. Om scherpe bochten te nemen werden rolpalen geplaatst; stevige palen waarvan het bovenste deel om zijn as kon draaien. Er stonden er minstens drie in een bocht, zodat de lijn de boot voorwaarts bleef trekken, in plaats van de wal op (zie schema pag. 44).

Er was een systeem voor het inhalen van tragere schuiten. De snelle schuiten - met een dravend paard, soms twee - hadden een hoge mast, de tragere schuiten een lage. Middels de haallijn kon de jaaglijn zó hoog opgetrokken worden, dat een vrachtschuit overlopen kon worden. Voor het passeren van bruggen werd de lijn losgegooid en de mast achterover gelegd. De schuit werd onder de brug door geboomd en verderop werd de lijn weer aangehaakt.



### Havenstoombootdienst, omnibus te water

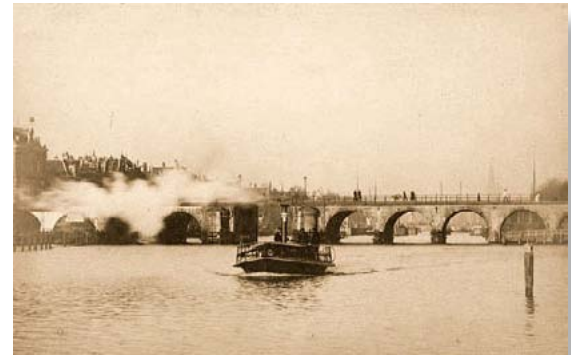
In 1878 diende de firma Zur Mühlen & Co, die van 1854 tot 1871 de Tolhuispont bediende, een plan in om een waterbus te exploiteren in de stijl van de Venetiaanse 'Vaporetto'. De eerste concessie in 1879 voor een lijn naar de Rietlanden was nog niet van belang, maar in 1880 kreeg men vergunning voor een lijn Rokin-Plantage-Schollenbrug (Ringdijk Watergraafsmeer) die heel populair werd. In het Rokin was de aanlegplaats aan het Beurspleintje; d.i. de ruimte die vrijkwam na de sloop van de beurs van De Keijser (zie afb. rechts). In 1883 bedreef de dienst al 8 lijnen, t.w. Zeeburg (halfuurdienst vanaf Damrak), Nieuwendam (uurdienst), Plantage (elke 10 minuten), Schollenburg (idem), Diemen (uurdienst) (allen vanaf Rokin/Beurspleintje), Oostzaan (5x p/dag vanaf Prins Hendrikkade/Haarlemmersluis), Tolhuis (kwartierdienst vanaf De Ruijterkade) en Ouderkerk (uurdienst vanaf de Amstel/Achtergracht). Vooral in de beginjaren waren de diensten erg populair en in het topjaar

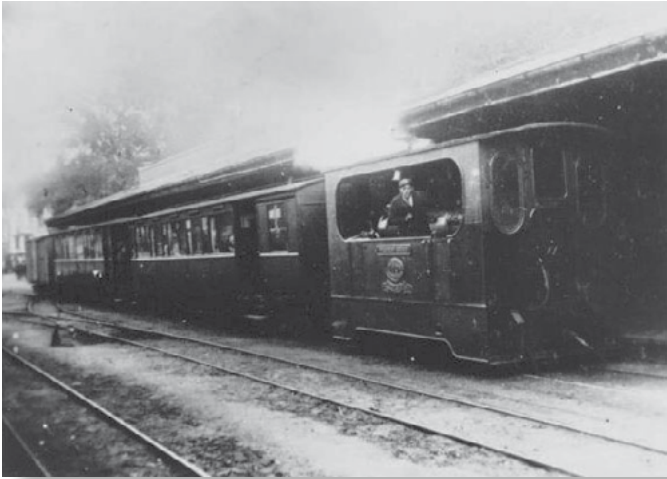


1882 werden anderhalf miljoen personen vervoerd. In 1897 nam de gemeente Amsterdam de dienst op het Tolhuis van de maatschappij over.

Lees ook:

*Ons Amsterdam jg.23 (1971), pp.98-103 door H.J.M.Roetemeijer*





### Noord-Zuid-Hollands Koffiehuis

De tramboot van de Noord-Hollandsche Tramweg Mij. (1888) vertrok van het eindstation van de 'Waterlandsche tram' aan de Meeuwenlaan en had het eindpunt aan een aanlegsteiger in het Damrak bij de Oudebrugsteeg. Daar had het veer een steiger met een houten wachtgebouw van de hand van architect Berlage met medewerking van Ir. Sanders, een der concessiehouders van de NHTM. Ter voorbereiding van de bouw van de beurs van Berlage werd die aanlegplaats in 1889 verhuisd naar een steiger aan het Stationsplein, waar tot dan een tussenhalte was

*Boven: De Waterlandsche tram had zijn eindpunt in Amsterdam-Noord aan de Meeuwenlaan.*

*Rechts: De aanlegsteiger aan het nieuwe Stationsplein met het stationsgebouwtje van de NHT van de hand van Berlage en Sanders.*

(zie afb. pag. 8). Het wachthuisje, dat al aan de Oudebrugsteeg gestaan had, verhuisde mee. De dienst werd onderhouden door twee stoomboten met elk een capaciteit van 200 passagiers. Die hadden, behalve aan het Stationsplein, ook een tussenstop aan het Tolhuis. In 1895 brandde het houten stationnetje in Noord helemaal af en verrees in 1898 aan de Adelaarsweg een nieuw stationsgebouw met grote steiger aan het water (zie afb. pag.51). Dat station zou in 1956, na het opheffen van de tramlijnen van de NZH vanwege de aanstaande bouw van de IJtunnel afgebroken worden.

In 1911 werd het gebouwtje van Berlage aan het Stationsplein vervangen door een veel groter stationsgebouw, annex koffiehuis van de hand van architect Leliman, waarbij naar zeggen





het fraaie, maar in 1681 afgebroken Paalhuis model stond. Er kwamen steigers voor de tramboot en voor de vrachtboot.

Slechte resultaten door de watersnoodramp in 1916 en de stijgende prijzen voor kolen en olie tijdens WO1 deden de NHT bijna de das om en luidden het einde in. Op 1 december 1932 werd de maatschappij overgenomen door de ESM (geen fusie!) om daarna door te gaan – vanwege de naamsbekendheid – als Noord-Zuid-Hollandse Vervoer Mij, bij de gemiddelde lezer beter bekend als de NZH. Gelijk daarmee kreeg het koffiehuis aan het Stationsplein zijn uiteindelijke naam: Noord-Zuid-Hollands Koffiehuis. Door het verdwijnen van de vrachtboot kwam toen steigerruimte vrij en verscheen een uitbreiding van het gebouw en een terras aan het water.

Lees ook:  
*Ons Amsterdam jg.23 (1971), pp.346-350 en jg.41 (1989), pp.198-203.*



In WO2 raakte de NZH twee van de (intussen) drie tramboten kwijt; met de overgebleven boot begon men in 1945 de dienst op het station in Noord weer, maar om de geringe capaciteit optimaal te benutten werd de route ingekort door van de De Ruijterkade steiger 1 te vertrekken. Onbekend blijft voorlopig of de dienst later weer naar het koffiehuis verlegd werd. In 1956 reed de laatste tram van Volendam naar Amsterdam en werd het station in Noord afgebroken. Het personenvervoer werd door bussen van de NACO overgenomen.

Rederij J.H.Bergmann had in 1948 een separate veerdienst in het leven geroepen voor vervoer van buspassagiers van de

*Boven: De tramboot (stoom) van de Noord-Hollandsche Tramweg Mij in 1913. Links: Het nieuwe stationsgebouw van de NHT in 1930. Het is dan nog groen geschilderd. Rechts de aparte vrachtsteiger.*



NACO van de Meeuwenlaan naar een steiger aan het Open Havenfront, tegenover het Victoriahotel. Naast een sleepdienst (sinds 1904) bediende de rederij dit *voetveer* met omgebouwde lage scheepjes met passagiersaccommodatie in het ruim en een bescheiden aantal ramen voor een beetje daglicht en uitzicht. De stuurhutten hadden neerklapbare wanden, waardoor de boten onder de lage brug van de oostelijke doorgang naar 't IJ konden varen. De namen van de boten werden al vroeg gewijzigd in 'Heen-en-Weer I t/m VI' maar de boten waren allemaal verschillend en hadden ook een verschillende capa-

*Boven: Het nieuwe stationsgebouw van de NHT aan de Adelaarweg.  
Rechts: Na de opheffing van de NZH en het verlies van de eigen steiger gaat Bergmann de steiger van het koffiehuis gebruiken.*

citeit. De dienst heette in de volksmond het 'bootje van Bergmann' of de 'Wolscheepjes' naar de eeuwige reclameborden voor Scheepjeswol (Daar vaart U wel bij). De veren kregen na een contract met de NACO in 1956 in Noord een aanlegplaats aan de Adelaarsweg en waren, behalve voor buspassagiers 's morgens populair bij personeel van de scheepswerven en aanverwante bedrijven in het oostelijk deel van Noord. Op de terugweg nam het veer personeel uit Waterland mee, dat in de stad werkte en waaronder de vele vrouwen uit Volendam en Marken opvielen omdat ze nog vaak in klederdracht kwamen. Bergmann zette zijn passagiers na 1956 af op de steiger van het NZH-koffiehuis (zie onder). In 1957 kocht de ADM de *Heen en Weer V* van Bergmann en zette hem in als personeelsboot, de *Droogdok 16*.



Door de bouw en in gebruikneming van de IJtunnel (1968) en het concentreren van het Waterlandse en Zaanse streekvervoer op aankomsten bij het Tolhuis of Valkenweg - met aansluiting op het (sinds 1912) gratis vervoer per gemeentever - verloor het Bergmann-veer zijn bestaansrecht en de rederij schakelde in 1968 helemaal over op rondvaarten, waar ze al eerder mee gestart waren. De veersteiger van het koffiehuis werd nu volledig ingericht als terras en dat werd zo'n populaire pleisterplaats voor Amsterdammers en toeristen dat de sloop van het koffiehuis voor de aanleg van de metro (feb.1971) een storm van protest ontketende. Dat noopte de gemeente tot zorgvuldig afbreken en het in 1980-'81 weer op te bouwen. Sinds in 1983 het water ter plaatse weer in het Open Havenfront werd



toegelaten, is het terras weer even populair als voorheen. Rederij Bergmann kreeg naast het herbouwde koffiehuis een nieuw gebouwtje met steiger voor zijn rondvaartboten. Dat gebouwtje staat precies op de plek van het Berlage-wachthuisje van de NHT tussen 1989 en 1912. Zie ook YouTube film:


[http://www.youtube.com/watch?v=ww5krZiRQck&feature=player\\_detailpage](http://www.youtube.com/watch?v=ww5krZiRQck&feature=player_detailpage)

*Het verhaal over de gebruikers van het NZH-koffiehuis is blijkbaar nooit chronologisch opgeschreven. De bovenstaande informatie is uit allerlei hoeken en gaten bijeen gescharreld. Als u informatie ter aanvulling of verbetering van dit artikel bezit houd ik me aanbevolen!*

*Boven: Het Noord-Zuid-Hollands Koffiehuis in 2001. Daarachter het nieuwe gebouw van Bergmann rondvaarten en rechts de aanlegplaats van de Lovers watertaxi.*

*Links: Aankomst en vertrek van twee Bergmann-bootjes in 1955.*



An architectural site plan of a harbor area, likely in Amsterdam, showing a long pier with numerous quays and buildings. The plan includes various labels for streets and structures, as well as elevation markers. A large title is overlaid on the right side of the image.

# *De Ruijterkade*

AFGESLOTEN - IJ

## De Ruijterkade en bouw Centraal Station

Een aantal omstandigheden dwong het gemeentebestuur van Amsterdam de havenvoorzieningen steeds verder het IJ in te verleggen. De belangrijkste was het dichtslibben van de zuidelijke oever, die al sinds de 17<sup>e</sup> eeuw veel inspanning en hoofdbrekens kostte. Er moest voortdurend gebaggerd worden en achtereenvolgens waren de Stadsrietlanden, de Buiksloterham en de Nieuwendammerham drooggemaakt door het storten van baggerspecie achter een kade. Nu was Zeeburg aan de beurt. In 1832 werd de aanleg van het Oosterdok begonnen en in 1834 die van het Westerdok. In 1865 begonnen de graafwerkzaamheden voor het Noordzeekanaal dat in 1876 geopend werd. Daarmee verband houdend werd in de buurt van Schellingwoude het IJ afgesloten door een dam met daarin de Oran-



jesluizen. De werkzaamheden hieraan begonnen samen met het graven van het Noordzeekanaal in 1865 en het eerste schip voer in 1872 door de sluis.

In 1832 was de Buiksloterham drooggevalen en in 1879 de Nieuwendammerham. Beide werken hielden nauw verband met het straktrekken van de noordelijke IJ-oever ter voorbereiding van het doortrekken van de vaargeul van het Noordzeekanaal tot de Oranjesluizen, die dus helemaal onder de noordoever kwam te liggen. Zaak dus om de havenactiviteiten naar die vaargeul te verplaatsten. De Oostelijke Handelskade voor de grote vaart was in 1870 een begin en de De Ruijterkade voor

*Boven: Jacob Olie was in 1899 ook present en schoot deze foto van steiger 14.  
Links: Een prille De Ruijterkade in 1880.*



de binnenvaart een logisch vervolg in 1880. Omdat met het plempen van de stationseilanden de toegang tot het Open Havenfront ernstig belemmerd werd was het nodig voor de vele veerdiensten, die daar en in het Damrak hun aanlegplaatsen hadden, te verhuizen. De beide toegangen links en rechts van het hoofdeiland hadden een beperkte capaciteit en vooral konden de hefbruggen in de doorgangen niet voortdurend geopend worden voor de in de regel te hoge beurtvaarders. Zo ontstond de De Ruijterkade met een groot aantal steigers direct aan 't IJ. In 1880 was die kade zover ingericht dat de

*Boven: Grote belangstelling bij steiger 1 in 1897.*

*Rechts: Aankomst van de Zaandammer boot op steiger 11. Een schilderij van Philippe Sadée.*

eerste steigers in gebruik genomen konden worden (mogelijk 1 t/m 8) maar het werk aan het nieuwe beurtvaartcentrum bleef doorgaan tot na 1912, gezien de laatste foto's van de steigeraanleg in het stadsarchief uit dat jaar. Aan het eind van de 19<sup>e</sup> eeuw telde Noord-Holland 55 beurtvaartdiensten, waarvan er 39 op Amsterdam voeren en meestal hun aanlegplaats aan de De Ruijterkade hadden.

Op het oostelijke eiland begon de reeks met de steiger van de Valkenwegpont, die in 1914 de zweminrichting van Van Heemstede Obelt verjoeg. In 1927 kreeg de pont overigens alweer een andere plaats, bij welke gelegenheid de vluchthaven verjaagd werd. Dan twee extra grote steigers met internationale diensten; de Hull steiger vanwaar diensten door Van Es & Van Ommeren werden bedreven. De tweede steiger met grote loods was van de Koninklijke West-Indische Maildienst. Westelijk daarvan twee normale steigers A en B. Op het centrale eiland waren de steigers 1 t/m 6 en dan de beide landingplaatsen van





de Tolhuispont. Daarna de steigers 8 t/m 13. Op het westelijke eiland was steiger 14, dan twee steigers I en II voor de vishal en tot slot steigers 15 en 16. Deze steigers waren oorspronkelijk genummerd van 12 t/m 16, maar door de aanleg van extra steigers op het centrale eiland was deze nieuwe nummering nodig; steigers 7 t/m 12 schoven één nummer op.

Ik heb wel een poging gedaan vast te stellen welke dienst aan welke steiger aanlegde maar gelijk ervaren dat er, eigenlijk net als vroeger in de stad, regelmatig van plek gewisseld werd. Ik kreeg de steun van Carol de Vries, telg van een familie met een lange traditie van leveranties aan schippers vanuit het Spaanse huis, Singel 2. Die vond in adresboeken van 1887, 1914-'15, 1928-'30 en 1940 een aantal diensten. Bovendien staan de Amsterdamse telefoonaansluitingen van het jaar 1915 online, met vele vermeldingen van kantoren op de steigers. Ten slotte staat op de officiële stadsplattegrond van 1922 bij de meeste steigers de bestemmingen van dat moment ingetekend.



*Bedenk dat dit momentopnamen zijn; de maatschappijen wisselden met enige regelmaat van steiger. De nummering is zoals die op de kadastrakaarten 1941-1955 (zie pag.53) voorkomt.*

We beginnen met twee grote ongenummerde steigers aan het oostelijk eiland. Hier bevindt zich nu de terminal voor de Rijn-cruiseschepen. De eerste was de Hull-steiger, die gebruikt werd door van Van Es & Van Ommeren. Deze gelegenhedenfirma werd in 1876 door twee Rotterdamse cargadoorsbedrijven speciaal opgericht t.g.v. de opening van het Noordzeekanaal. Zij hadden veel internationale agentschappen, waarvan de bestemmingen *Liverpool–Manchester* op het reclamebord als be-

*Boven: Rederij Concordia, die op Arnhem voer, deed dat aanvankelijk vanaf steiger 1 maar verhuisde later naar steiger 15. Na 1909 vaart namelijk vanaf deze steiger het gemeentevereer IV naar Schellingwoude.*

*Links: De boot naar Hoorn, Enkhuizen en Urk in 1910*



langrijkste genoemd werden, hetgeen in 1931 vervangen werd door *Hamburg–Bremen*. In de Hongerwinter '44-'45 werden van deze steiger voedseltochten naar Gelderland gemaakt met vrachtschepen die – volgepakt met tegen de honderd kinderen – onverlicht in de nacht over het IJsselmeer voeren. Zowel aan boord als in Gelderland kregen de kinderen goed te eten, zodat ze na thuiskomst er weer even tegen konden.

De tweede steiger met grote loods was van de Koninklijke West-Indische Maildienst.

A – Dokkum. Steigers A staat in de telefoongids 1915 vermeld

*Boven: De gemeentelijke stoompont naar het Tolhuis vertrok van een eigen dubbele steiger met fuiken. In de nummering van de steigers aan de De Ruijterkade is daarvoor het nummer 7 vrijgelaten.*

*Rechts: De Kamper veerboot vertrok van steiger 5, maar op deze vroege foto neemt de maatschappij nog twee steigers (4 en 5) in beslag.*

als kantooradres van Stoombootagent Joh.A.Gase Jr. In 1922 vertrokken van hier veren op Kampen, Deventer en Zutphen. B – Hoorn (Stoombootonderneming Horjus&Co) – in 1928 vertrekt hier ook de Holland-Veluwelijn. Steigers B is in 1930-'40 kantooradres van Stoombootrederij Gebr.v.d.Boom. We zien deze steiger rond de eeuwwisseling (1893-1907) in gebruik bij de West-Indische Mailboot, de Prins Maurits. Toen de loods in 1952 uitbrandde werd hij gebruikt door de Firma P.A. v.d. Linden & Zn die in scheeps- tuig- en touwwerk deed. Als we echter de foto van de brand op pag.61 bekijken zien we op de firmaborden dat de SHV de loods gebruikte voor opslag van oliën en steenkool, wat de grote brand al beter verklaart.

- 1 – Gemeentever IV en IVa sinds 1909 (Schellingwoude).
- 2 – Harlingen, Enkhuizen (1914 Rederij Heemstra, dagelijks)



– in 1922-'40 ook naar Maastricht  
3 – Groningen (Groninger-Rotterdammer Stoomboot Mij. De Hunze).

Het hoofdkantoor van Mij. Hunze was anno ca. 1913 gevestigd aan het Loopende Diep in Groningen. Een belangrijk bijkantoor had men toen in Amsterdam aan de De Ruyterkade, op steiger no. 3. Verder had men agentschappen in Hamburg, Rotterdam, Schiedam, Dordrecht, Gouda, Utrecht, Harlingen, Franeker, Leeuwarden, Dokkum en Veendam. Men onderhield geregelde diensten met de stoom-, motor- en lichterschepen genaamd “Hunze I” t/m “Hunze XXV” van Groningen op Leeuwarden, Harlingen, Amsterdam, Utrecht, Gouda, Rotterdam,



Dordrecht, Schiedam en de voornaamste tussengelegen plaatsen; alsmede van Groningen op Veendam, Wildervank en tussengelegen plaatsen en wekelijks van Groningen op Hamburg.  
4 – Nachtboten naar Lemmer en Groningen (Groninger-Lemmer Stoomboot Mij, dagelijks). De maatschappij had een kan-

*Boven: Ook al staat op deze foto uit 1983 ‘Steiger 7’ aangegeven, dit bijzondere rederijkantoor van Rederij Koppe stond op steiger 5.*

*Links: De Lemmerboot vertrok van steiger 4.*





toor in Amsterdam (tegenover het Zeeregt, dicht bij de Nieuwebrug): het voormalige Lemster veerhuis (zie afb. pag.29). Steiger 4 was de aanlegplaats van de bekende Lemmerboot, o.a. de Jan Nieveen (1928-1981), die in WO2 nog zo'n grote rol zou spelen bij het wegsluizen van onderduikers en bij de voedseltochten in de hongerwinter 1944-'45.

5 – Elburg (1914-'30) A'dams Bevrachting- en Expeditiekantoor.

5 – Tilburg. J.G.Koppe's Scheepsagentschap Friesland. Rederij Koppe drong via meerderheidsaandelen ook door in diverse andere rederijen en werd zodoende een grote speler aan de De

*Boven: Deze foto werd in 1930 genomen vanaf steiger 2 en laat steiger 3 t/m 5 zien. Het grote kantoor van Rederij Koppe versperd verder zicht op de steigers.*

*Rechts: De Alkmaar Packet lag in 1897 aan steiger 9, die rond 1912 omgenummerd werd naar 10.*

Ruijterkade. De bouw van het markante kantoorgebouw op steiger 5 startte in 1919. Architect Guillaume la Croix (1877-1923) is een weinig bekende representant van de Amsterdamse School. In dit geval worden hem wisselend invloeden van Sumatra (daklijn), Finland (blokhutbouw) en Marken (op palen) aangewreven. In 1922 stond hier de Holland-Frieslandlijn en Groningen aangegeven en in 1983 Rederij NACO. Het fraaie gebouwtje is inmiddels verdwenen naar Zaandam.

6 – Kampen, Dedemsvaart, Almelo, Zwolle, Sneek, Winschoten, Marken (dagelijks). Rederij Koppe zwaait op deze steiger zeker sinds 1930 de scepter.

7 – Gemeentever Tolhuispont, sinds 1897 in handen van de gemeente Amsterdam.



8 – Meppel, Apeldoorn, Bergen op Zoom (Drentsche Stoomboot Mij 1915, dagelijks) – (Marken 1928)

9 – IJmuiden 1887, 2x p/dag. Later werd dit is de steiger van H. Kolk en zijn “ESONA” met een dienst op Purmerend, Alkmaar, Nieuwe Diep (Den Helder) (9x p/dag).

10 – Alkmaar Packet De witte salonboten van de Alkmaar Packet waren in de Zaanstreek een begrip. De schepen droegen namen als Czaar Peter, Prins Hendrik, Prins van Oranje, Stierop, Koningin Wilhelmina, Zaandam 1 en Zaandam 2. De Alkmaar Packet onderhield een dagelijkse dienstregeling tussen Amsterdam en Alkmaar. Twee schepen pendelden dan tussen beide steden, van 's morgens 5.40 uur tot 's avonds 20.40 uur. Wie van Zaandam naar Amsterdam wilde, had met de



salonboten een goed alternatief voor de trein. De reis duurde slechts een half uurtje. De prijs voor een enkele reis eerste klasse bedroeg twee dubbeltjes, een dagretour kostte 30 cent. Vervoersbiljetten voor enkele reizen waren verkrijgbaar op de boten bij de conducteurs, terwijl dagretours en couponboekjes uitsluitend gekocht konden worden bij de diverse kantoortjes op de aanlegsteigers. Aan opstapplaatsen ontbrak het niet in de Zaanstreek. Zo meerden de boten af in Knollendam, Wormerveer-Noord en Wormerveer-Zuid, Zaandijk, Koog aan de

*Boven: De boot naar Velsen en IJmuiden vertrok van steiger 12. Volgens het telefoonboek van 1915 had Rederij Goedkoop daar enige bemoeienis mee maar of de dienst voor rekening van Goedkoop kwam is onbekend.*

*Links: De Purmerenderboot vertrok, voordat in 1912 de nummering wijzigde, in 1895 van steiger 8.*



Zaan, Zaandam bij de Dam en bij het Vissershop.

11 – Zaandam (Zaandamsche Stoomvaart Mij. 10x p/dag)

12 – IJmuiden, Velzen 2x p/dag (Alkmaar 1928) Rederij Gebr. Goedkoop stond in 1915 vermeld als gebruiker van deze steiger met een kantoortje voor de walkapitein. Goedkoop kennen we nu alleen nog als sleepdienst, maar Jan Goedkoop begon in 1814 met beurtvaart op Texel en Nieuwe Diep. Het slepen begon als nevenactiviteit in 1862. <http://www.rederijgebrgoedkoop.nl/xhtml/historie/historie.html>

13 – Leeuwarden, Franeker, Harlingen – Nieuwe Leeuwarder Stoomboot Mij., in 1911 door een fusie tussen de “Friesch - Noord-Hollandsche Stoombootmaatschappij” en de “Leeuwarder Stoomboot Maatschappij” ontstane beurtvaartonderneming. De laatste maatschappij onderhield sinds 1898 dagelijks diensten op Amsterdam. In 1933 wijzigde de naam in Stânfries en

*Boven: Botters voor de steigers van de gemeentelijke vishal.*

*Rechts: Grote brand op steiger B in de opslagloods van de SHV in 1952.*

in 1963 kwam er een einde aan de beurtvaartactiviteiten van deze rederij.

Op het westelijke eiland waren 5 steigers, waarvan de tweede en derde (I en II) voor de gemeentelijke vishal lagen. Rond 1900 vertrok van hier nog wel een veer naar Zeeburg en Marken, maar de steigers waren verder voor visaanvoer gereserveerd.

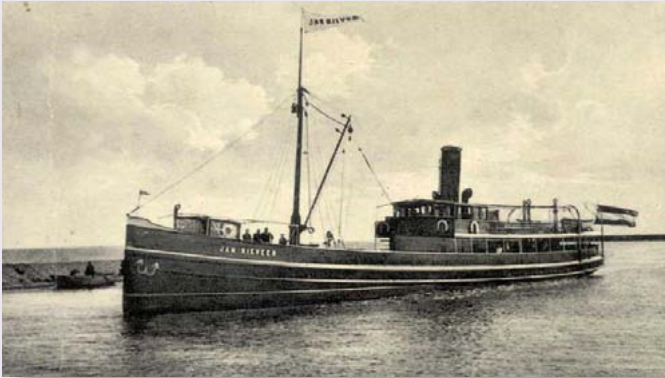
14 – Gemeenteveer III en IIIa (Distelweg). Deze steiger wordt nu gebruikt door de Havendienst.

15 – Rederij J.L.Rietveld, vh. Drentsche Stoomboot Mij. (Mepel, Zwartsluis, Genemuiden) en later ook vh. Stoombootonderneming Concordia (Arnhem, Wageningen, Vreeswijk). Dit is een momentopname want deze rederij wordt ook met andere steigernummers vermeld.

16 – Apeldoorn, Bergen op Zoom.







### **De Lemmerboot 'Jan Nieveen'**

De in 1870 opgerichte NV Groninger-Lemmer Stoomboot Maatschappij van de gebroeders Nieveen nam al snel na de start een deel van de beurtvaartverbinding met Amsterdam voor zijn rekening. Dat ging in concurrentie met de 'Tramboot', die eveneens naar Lemmer voer terwijl ook de Hunzelijn op het noorden voer. Steiger 4 aan de De Ruijterkade werd in Amsterdam de aanlegplaats, met de Binnenhaven in Lemmer aan de andere kant van de lijn. De dienst werd dagelijks onderhouden; om 20:00 uur uit Amsterdam en om 21:00 uur uit Lemmer. Op maandagen werd een dubbeldienst gevaren met een vertrek in de middag voor hoofdzakelijk veetransport naar de Purmerender veemarkt op dinsdagmorgen. De verbinding tussen Lemmer en Groningen werd deels door kleinere schepen onderhouden die in Lemmer hun vracht overlaadden en grotere schepen die sterk genoeg waren om de oversteek aansluitend zelf te maken. Het succes van de lijn noopte in 1928 een nieuw groot schip in de vaart te brengen. Het werd de 'Jan Nieveen' met thuishaven Groningen. De afmetingen van 45,40 x 6,40 x 2,75 meter maakten dat het alleen voor

de vaart over Zuiderzee gebruikt werd en Groningen nooit aandeed. Het werd het vlaggenschip van de maatschappij.

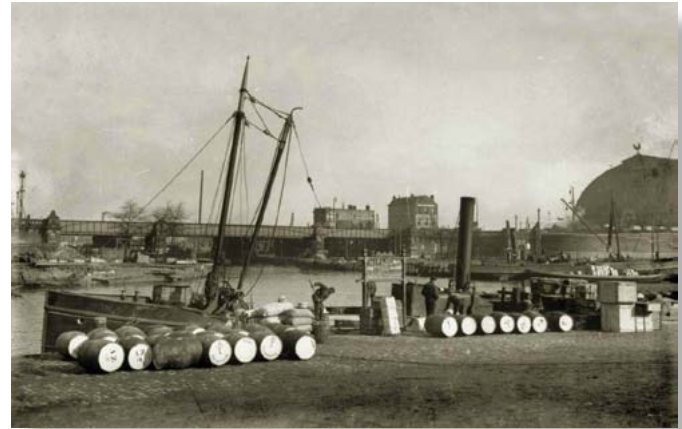
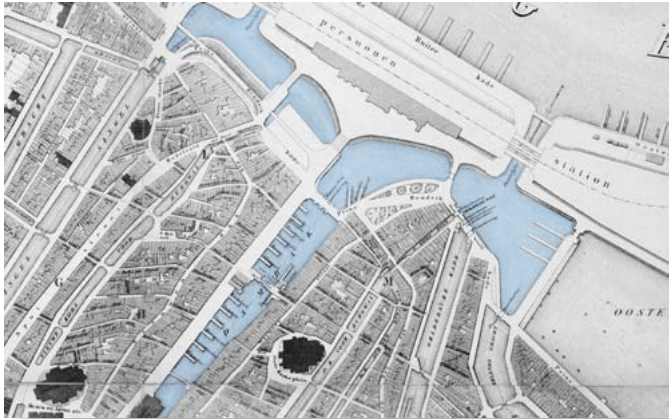
Roemrucht zijn de oorlogsjaren 1940-'45 geworden, waar de Lemmerboot, en dan hoofdzakelijk ingevuld door de Jan Nieveen, de levenslijn voor de zwaar getroffen Randstad met Friesland werd, het 'land van melk en honig'. Het begon druk te worden toen na de eerste twee oorlogsjaren de spoorverbinding onbetrouwbaar werd en de controles door 'Grüne Polizei' en SD geen gaten meer vertoonden. De Jan Nieveen bood echter tientallen plekken waar je je kon verstoppen. De bemanning deed aanvankelijk of de neus bloedde maar nam allengs een actiever aandeel in het smokkelen van onderduikers en Joodse vluchtelingen. Waar eerst nog een bemanningslid de ronde maakte voor er een controle aan boord stapte tot het zelf in veilige plekken verbergen van duidelijk schichtige passagiers. Voordeel was ook dat op de Lemmerboot de fiets meegenomen kon worden.

In de laatste jaren kwamen daar de jongens, op de vlucht voor de 'Arbeitseinsatz' bij en de voedseltochten, die hoofdzakelijk door vrouwen en meisjes onderhouden werden. Toen de voedselschaarste in de Randstad rampzalig werd kwamen de kindertransporten naar Friesland op gang, met zelfs hele ladingen van soms wel honderd baby's in begeleiding van verpleegsters. Die werden op een dikke laag stro in het ruim gelegd, met een label om hun nek met wie en van waar ze waren. Zo werd de Jan Nieveen de levenslijn tussen Randstad en Friesland, waarmee de maatschappij veel goodwill kweekte. Dat bleek nadat de Lemmer-Amsterdam in 1960 opgeheven was en de Jan Nieveen verkocht werd. Bijna 20 jaar later werd het verwaarloosde schip herontdekt en na een opknapbeurt in triomf naar Lemmer teruggevoerd. Uit het hele land, voor zover men met de Lemmerboot te maken had gehad, kwam ondersteuning van het initiatief. Na jaren als rondvaartboot en partyboot gediend te hebben blijkt ze nu in Finland als restaurantschip de laatste jaren te slijten.

<http://www.spanvis.nl/Jan%20Nieveen/index.htm>

## Vrachtveren in de stad na 1880

Toen het gros der personenveren en gecombineerde personen/vrachtdiensten naar de De Ruijterkade verplaatst was bleef het op het stadswater toch nog druk. Het Open Havenfront, een stuk IJ dat door het plempen van de stationseilanden gedegradeerd was tot binnenwater, werd het terrein van diverse vrachtvervoerders. Die specialiseerden zich op het regelmatig varen van bepaalde routes, zodat het principe van beurtvaart volledig gehandhaafd bleef. Alleen was de regulerende rol van een gilde helemaal weggefallen en de rol van de stedelijke overheid beperkte zich tot vergunningverstreking voor het gebruik van een bepaalde wallenkant en het bouwen van kantoortjes op die wal. Ook nieuw was het fenomeen concurrentie, wat inhield dat populaire bestemmingen door twee of nog meer beurtvaarders werden bediend.



Wat heel eufemistisch Open Havenfront heette was door de aanleg van de drie stationseilanden en de Wester- en Oosterdoksdijk in vier compartimenten verdeeld (zie afb. links). De tijd van de in het vaarwater uitstekende steigers was voorbij. Het gros van de aanlegplaatsen lag nu *langs* een wal in plaats van haaks erop. Als de wal te hoog was voor het beladen van een schip werd wel een langsteiger gebouwd, of – een stuk goedkoper – een dekschuit aan de kade afgemeerd. Niet de hele voormalige IJ-oever kon gebruikt worden. De oude Texelschekade was niet langer bruikbaar; daar lagen opeens twee vaste bruggen naar het Stationsplein omheen. Toen de naam van de Haringpikkerij, Texelschekade, Oude Teertuinen,

*Boven: De veerdienst op Wormerveer van rederij Nijverheid, later Knap, aan de Prins Hendrikkade, de vroegere Haringpikkerij.*

*Links: Het Open Havenfront in 1881, na aanleg van de stationseilanden.*



Kamperhoofd en Buitenkant in 1879 gewijzigd werd in Prins Hendrikkade werd in het plantsoen voor het latere Victoriahotel (1890) een borstbeeld van de naamgever, Prins Hendrik de Zeevaarder onthuld (derde zoon van koning Willem II). Het gereduceerde water voor dit plantsoen werd medio 20<sup>e</sup> eeuw het gebied van de rondvaartboten, o.a. van Bergmann die opging in Holland International. Alle vrachtvaart werd uiterlijk na WO2 van hier verbannen.

Daarvoor in de plaats kwam er een heel stuk extra wal bij tussen Droogbak tot de spoorbrug van de westelijke doorvaart naar het IJ. Voor de schippersschool was de steiger van Duiker met een vrachtveer op Beverwijk, die van die Texelschekade naar hier was verplaatst. Voor de Droogbak lag de Amersfoortse boot. Er tegenover aan de Prins Hendrikkade (t/o huisnr. 5)

*Boven: Volop bedrijvigheid in het stukje Open Havenfront voor de voormalige Haringpakkerij. Rechts vrachtvaart en links rondvaartboten.*

*Rechts: Deventer Packet en nog wat andere vrachtveren voor de voormalige Oude Teertuinen, op deze foto al Prins Hendrikkade geheten.*

vertrok de Enkhuizer- en Purmerenderboot en een veer naar Landsmeer en Oostzaan. Daarnaast, richting Damrak, werd vracht geladen voor Wormerveer, Koog a/d Zaan (Knap) en Zaandam (Bets) en Texel/Terschelling (Wieseman).

In dit stuk Open Havenfront waren de eerste rondvaartboten gestationeerd (zie foto links). Dat waren grote salonboten die niet door de grachten voeren maar via het IJ naar diverse bestemmingen zoals Volendam en Marken. Op de voormalige Oude Teertuinen was het Zeeregt gesloopt maar de Kampersteiger en de steigers van het Zeeregt waren in stand gebleven. Vandaar vertrok een vrachtdienst op Deventer en Demersvaart en een op Enkhuizen en Medemblik. De Deventer dienst verhuisde later als Deventer Packet naar een plek meer





naar het Kamperhoofd. Dit werd nog een druk stukje water, toen ook de aanlegsteigers van een aantal overzetveren naar dit deel van het Havenfront verhuisde (zie afb. pag. 49 e.v.). Op het Kamperhoofd was ook het veer naar Durgerdam en voor de Schreierstoren was de Nieuwendammer steiger, nog een overzetveer.

Door de aanleg van de Oosterdoksdiijk (1828-'34) kreeg het Open Havenfront er een havenbekken bij. Na aanleg van de stationseilanden werd de Oosterdokskade ingezet voor nog een aantal verdreven veerdiensten, waarvoor drie formidabele steigers gebouwd werden. Op foto's rechts zijn bestemmingen als Harderwijk, Elburg, Apeldoorn, Enkhuizen en Medemblik te ontwaren en aan een andere steiger Hoogeveen, Assen, Zwartsluis en Genemuiden.



In het Damrak waren nog veel steigers van de naar de De Ruijterkade verhuisde diensten over. Tot 1883 liep het water nog door tot de achterkant van de Beurs van Zocher. Tussen Papenbrug en Oudebrug waren aanvankelijk nog diverse bestemmingen in Friesland, op Veendam en op Zutphen vertegenwoordigd. In het deel van Oudebrug tot de Nieuwebrug waren acht steigers, waarvan er maar zes bestemmingen te achterhalen zijn. In 1876 werd het aantal steigers tot vijf teruggebracht. In dit stuk Damrak hielden diensten op Alkmaar (steiger 1), Hoorn (2), Groningen (3), Beverwijk (4, hier naar toe verhuisd

*Boven: Eind 19e eeuw kon Jacob Olie deze vrachtveren fotograferen aan nieuwe steigers aan de Oosterdokskade.*

*Links: Het Kamperhoofd was het domein van overzetveren. Dit is waarschijnlijk de Nieuwendammer steiger.*



Boven: Links Prins Hendrikkade met de Enkhuizerboot, rechts het Singel.  
Onder: Drukke voor t stationseiland met Stânfries IV', achtergrond Droogbak



Boven: Damrak t/h Haringpikkersteeg  
Onder: Damrak t/h Karnemelksteeg



na het opheffen van alle steigers aan de Texelschekade) en Zwolle/Kampen (5) tot ver in de 20<sup>e</sup> eeuw stand. De gebruikers werden kort na WO2 verdreven door diverse rondvaartbootmaatschappijen (Plas, Meijer). De kleine steiger tegenover het Bureau Handelsinlichtingen (*Ick waek: de cost gaet voor de baet uyt*) was gereserveerd voor de tramponten van de NHT-Mij, tot die in 1889 naar het Stationsplein konden verhuizen (zie pag. 49 e.v.). Hier had het huisje van Berlage het eerst bestaan, voordat het in 1889 meeverhuisde naar de nieuwe steiger aan het Stationsplein.

Bleven nog de grachten over die een open verbinding met het Open Havenfront of de Amstel hadden, waar ook beurtvaarders actief bleven. Dat waren het Singel, de Prinsengracht, de Oudeschans naar het Open Havenfront en/of 't IJ. Bestemming Rotterdam/Vlaardingenvan aan de Keizersgracht (t/o44).



Boven: Het Singel voor de eerste vaste brug, hier in de oorlogsjaren 40-45.  
Links: Hetzelfde beeld rond 1900 met links het beurtveer op Sneek, enz.





De Kloveniersburgwal, het 's-Gravelandseveer naar de Amstel en natuurlijk de veren aan de Amstel zelf zochten hun bestemmingen via deze rivier.

Om met het Singel te beginnen zijn diensten die over de Amstel de stad uitvoeren en de aanlegplaatsen waren ook tegenover hoge huisnummers. Als bestemming is te achterhalen: Oudewater/Montfoort/Gouda (t/o 309), Katwijk/Alphen a/d Rijn (t/o 349, Vliegende steeg) en Hilversum/'s-Graveland/Loosdrecht (t/o 340). Ook voor de lage huisnummers is het druk, met uitvaart naar het Open Havenfront via de Nieuwe Haarlemmer sluis (zie foto pag. 67).

Langs de Prinsengracht waren enkele walhuisjes te ontdekken met onbekende bestemming. De Prinsengracht was een drukke gracht, door o.a. dekschuitenverhuurder Penning.

Aan de Brouwersgracht het eerder vermelde Kaarseladeveer.



Boven: De dienst Oudewater, Montfoort en Gouda, Singel t/o nr. 309.  
Li,bov: De aanlegplaats van de Bargedienste op Gouda, Singel t/o nr. 320.  
Onder: Prinsengracht t.h.v. Elandsgracht.





Aan de Oudeschans t/o nr.26 was het beurtvaartbedrijf van Pieter van Veen gevestigd, met een dienst op Amersfoort en Baarn. Jacob Olie vereeuwigde in 1890 het hele personeelsbestand (zie foto hierboven). Verder was de Oudeschans een ongelooflijk drukke vaarweg, getuige foto's uit het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw. Vooral bij de Kalkmarkt, waar bouwmaterialen verhandeld werden heerste grote drukte.

*Boven: Pieter van Veen van het Amersfoortse veer met het voltallige personeel.*

*Li.bov: De Oudeschans bij de Kalkmarkt, met links de toegang tot de Rapenburgwal en rechts die tot de Waalseilandgracht. Deze kruising van waterwegen was altijd zeer druk, zij het niet met beurtvaarders.*

*Links: De aanlegplaats van het veer op Amersfoort in de Oudeschans.*



Dan komen we tot slot bij een aantal locaties aan en bij de Amstel, met bestemmingen die over de binnenwateren te bereiken waren. De Kloveniersburgwal telde een aantal beurtvaarders met bestemmingen als Woerden en Schiedam, die we ook eerder hier op deze gracht tegenkwamen. Druk werd het aan het eind van de Kloveniersburgwal met om de hoek het 's-Gravelandseveer, waar inderdaad een aantal beurtveren bij elkaar dromde. Aan het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw lagen er nog steeds de pakschuiten op 's-Graveland, Hilversum en verder, die dan echter door

*Boven: De Kloveniersburgwal telde een aantal beurtvaardersdiensten, waaronder die op Woerden.*

*Re.bov: Volop bedrijvigheid voor het 's-Gravelandseveer. Het walhuisje staat helemaal rechts hoek Groenburgwal.*

*Rechts: Het Gorkumse veer op de hoek van Kloveniersburgwal en het 's-Gravelandseveer.*







Boven: Veerhuis voor de beurtdiensten op Hilversum, 's-Graveland, Ankeveen, Kortehoef, Loosdrecht, Bussum, Leiden en Woerden op de Groenburgwal, toen genummerd 58, nu 's-Gravelandseveer 10.

Rechts: Amstel bij Magereburg, de Volharding

een stoomsleperkje werden getrokken.

Er zijn twee walhuisjes aan deze kaden; een op de wal van de Kloveniersburgwal met daarnaast ook nog een groot kantoor van de Gorkumse scheepsagent Defais. Om de hoek, aan het 's-Gravelandseveer was 't ook een drukte van belang.



Ook hier nog pakschuiten en een walhuisje op de hoek van de kade met de Groenburgwal. Nog eens om de hoek, op de Groenburgwal was een veerhuis van de firma Van Vollenhove, waar vracht met de bestemmingen Hilversum, 's Graveland, Ankeveen, Kortehoef, Loosdrecht, Bussum, Woerden en Leiden aangetekend konden worden. Die bestemmingen waren over verschillende ligplaatsen verdeeld.

Op de Amstel bij de Magerebrug, was het veer van maatschappij De Volharding. Van hier vertrokken elke dag zes schepen naar Ouderkerk, Nes, Uithoorn en verder naar Leiden en Gouda in Zuid-Holland.

*Als u over aanvullende gegevens beschikt ontvang en verwerk ik die graag.*



### Schippersbeurs voor ‘de wilde vaart’

Naar het principe van “Evenredige Vrachtverdeling” werd tijdens de Eerste Wereldoorlog de schippersbeurs opgericht, die een deel van de Beurs van Berlage gebruikte. Dat was aan de achterkant van het gebouw aan de Oudebrugsteeg. De schippers vervoerden incidenteel goederen buiten de veren om. In de 80-er jaren verhuisde deze beurs nog naar de Houthaven, maar werd in 1998 ontbonden. In de Franse tijd was het **Accijnshuis** in de Oudebrugsteeg veranderd in een café (na 1924 ‘t Wapen van Amsterdam geheten). Daar verbleven de schippers graag, zeker toen de schippersbeurs ernaast gehouden werd. Toen de schippersbeurs naar de Houthaven verhuisde verloor het café flink wat van zijn klandizie maar het bestaat nog wel.

*Mogelijk doordat deze materie tot in de moderne tijd doorloopt en mogelijk doordat de informatie nog niet in archieven is ondergebracht was het moeilijk om de nodige gegevens te pakken te krijgen. Ik kreeg veel ondersteuning van deskundige op deelgebieden en ben dank verschuldigd aan Carol de Vries, Pieter Klein, Michiel Hooijberg en André Kes.*

*Over de praktijk van de beurtvaart is veel geschreven. Het boek dat in vele van deze uitgaven als bron aangehaald wordt is de doctoraalscriptie van J.M.Fuchs uit 1946, uitgever Boucher, alleen antiquarisch of via een bibliotheek. Van recenter datum is het boek ‘Een slaafsch en ongezond bedrijf’ door J. Dehe over de trekschuitdiensten in Waterland van 1630 tot 1900, uitgeverij Verloren, 2005.*



## Het einde der beurtveren

Er zijn diverse aanslagen op de beurtvaartregelingen gepleegd maar het einde kwam pas door concurrentie van de gemotoriseerde vrachtwagen op behoorlijk geplaveide wegen en dat gebeurde pas na de Tweede Wereldoorlog, medio 20<sup>e</sup> eeuw.

De eerste aanslag kwam in 1798, in de Franse tijd en onder de Bataafse Republiek. In hun zucht het Franse voorbeeldland te imiteren stelde de patriottische regering een Staatsregeling op, waarbij in artikel 53 alle gilden opgeheven werden. Dat was voor de organisatie van de beurtvaart de genadeklap, maar geen enkele stad wilde de voordelen van de beurtvaart missen. Gevolg was een wildgroei van diensten door ondernemers die zich door niets meer geremd zagen, getemd door plaatselijke overheden die de zaak probeerden te regelen. Keur na keur lieten de steden op de beurtvaart los en die verschilden steeds per stad, zodat de beurtvaarders er ook geen eind meer aan wisten. De chaos heeft min of meer tot het einde der Franse tijd geduurd en ook onder het koninkrijk duurde het nog tot 1818 eer er regelingen kwamen via het eerste van een serie Koninklijke Besluiten die de beurtvaart opnieuw regelden. Eerst werd gesteld dat de beurtvaart moest blijven bestaan. Maar alle plaatselijke en regionale verordeningen werden nietig verklaard en alle lokale belastingen op schepen uit andere



steden, om de eigen beurtvaart te bevoordelen, werden verboden. Toen deze poging niet voldoende bleek werd in 1818 een aanvullend Besluit gepubliceerd en in 1819 nog eens.

De tweede aanslag kwam van een serie liberale kabinetten in de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw, die met hun stokpaardje van de vrije nering alle opgelegde regelingen het liefst teniet deden. Ook de christelijk-liberale coalities tegen het einde van de eeuw deden er geen goed aan. Dat is precies de periode dat Amsterdam vanuit Den Haag een aantal voorzieningen opgedrongen kreeg waartegen het verzet uiteindelijk opgegeven werd, deels uit berusting vanwege de overmacht van het dictaat, deels omdat men ook de voordelen begon in te zien. Ik heb het over het afsluiten van het IJ van de Zuiderzee, het graven van het Noordzeekanaal met een reeks maatregelen die de IJ-oeveren een heel ander aanzien gaven en de aanleg van een centraal spoorstation in het Open Havenfront. Dat was de geboorte van de De Ruijterkade waar zich het gros van de beurtvaart hergroepeerde, wat zelfs nog een redelijk succes werd. Het einde kwam nader toen een steeds groter aantal gemeenten zich terugtrok als regelaar van de beurtvaart, waardoor de tot dan redelijk functionerende veerdiensten het ook moeilijk kregen. Toen ook nog de Kamer van Koophandel verklaarde van mening te zijn dat de afspraken betreffende de beurtveren niet meer van deze tijd waren begon zelfs Amsterdam het ene na het andere veer op te heffen. Bij de veren die overbleven hield de stad opvallend genoeg wel de vinger (regelend) aan de pols. Het echte einde werd ingeluid door het explosief toenemende vrachtverkeer over de weg.



**De topografische bijzonderheden van Amsterdams ontwikkeling**

○ = elders in de lijst ook al genoemd \* = ondersteunend artikel van andere auteur

**Middeleeuws Amsterdam**

- De cope-ontginning van Amstelland
- Poerte ende Vrihede van Amstelredamme
- De eerste 300 jaar in het bestaan van Amsterdam
- Stadspoorten op de Nieuwendijk
- Is de Nieuwezijds wel gegraven?
- De kop van de Nieuwendijk, een 14<sup>e</sup>-eeuwse stadsuitbreiding
- De Boerenwetering en zijn loop door Amsterdam
- Hoe oud is het Damrak als kade langs de Amstel?
- Middeleeuwse kloosters van Amsterdam
- Het Sint Anthonius gasthuis (Leprozenhuis)
- \* Het Leprozenhuis te Amsterdam, Mej. Dr. I. H. van Eeghen 1955
- Het Kartuizerklooster Sint Andries ter Zaliger Haven
- In den Utersten Nesse bider Amstel; Binnengasthuis
- De metamorfose van die Plaetse tot de Dam
- Amsterdam, van Heren, van bisschoppen en van graven
- Amsterdam, van Hoeken en Kabeljauwen
- Pacificatie, Satisfactie & Alteratie
- Het Papeneiland

**Amsterdams nijverheid, handel en transport**

- Markten van Amsterdam (locaties door de eeuwen gevolgd)
- \* Botermarkt en Kaasplein, Dr. A. Halberstadt 1910
- Beurtvaarders, trekschuiten en overzetveren
- Middeleeuwse bierbrouwerijen in Amsterdam
- Vroege industriegebieden: Stadsrietlanden, Zaagmolensloot, Mennonietensloot, Overtoomsevaart, Kwakerspoel en Zaagmolenbuurt
- \* De molens in de Stadsrietlanden, Mr. J. H. van den Hoek Ostende
- \* Het einde van de korenmolens op de bolwerken aan de Singelgracht, Mr. J. H. van den Hoek Ostende, 1972
- \* Precario en Windgeld, Mr. J. H. van den Hoek Ostende, 1969
- Geschiedenis van Rederij J. H. Bergmann
- Geschiedenis van Rederij Boekel

- Geschiedenis van het Leidseplein en Hirsch & Cie
- De geschiedenis van de Haarlemse tram (NZH)
- Straattypen en standwerkers
- Straathandel
- Stadschroniqueurs in de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw
- Topografische tekenaars in Amsterdam
- Topografische fotografen in Amsterdam
- Casino, Musis Sacrum en Huize Bob
- Brouwerij De Hooiberg & Die Port van Cleve
- Van Liesveldsche Bijbel tot Beursplein 5: Bible Hotel

**Amsterdam havenstad**

- Zeehaven in beweging, van centrum naar oost en weer naar west. Met de Lastage, Rapenburg, Marken en Uilenburg, het Waalseiland en de Oostelijke eilanden Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg
- Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeneiland
- \* Opkomst der Amsterdamsche haven, W. H. M. de Fremery 1925
- \* Geschiedenis Amsterdamsche scheepsbouw, Dr. L. van Nierop
- Van Petroleumhaven tot grootste benzinehaven ter wereld

**Stadsuitleg 1578-1596**

- De Eerste en Tweede Uitleg 1578-1596
- Rembrandtplein, metamorfose van een onbedoeld plein
- Vlooienburg & Zwanenburg
- De Haarlemmerbuurt, verdeeld over 2e en 3e Uitleg
- De eerste joodse gemeenten en hun synagogen

**Stadsuitleg 1609-1700**

- De Derde en Vierde Uitleg 1609-1700
- Het masterplan voor de grachtengordel, géén mythe
- Die Verheelinghe; geschiedenis van de Leidsegracht
- De Amsterdamsche schans en bolwerken
- De Trapjesschans, een nijver stukje Schans
- Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeneiland
- De vijf grote wagenpleinen
- Het ontstaan van de Jordaan
- Gangen en hoven van de Jordaan

- De vertraagde bebouwing van de Driehoekstraat
- De Plantage, een geslaagde mislukking
- Amstelkerk, noodgebouw met eeuwigheidswaarde

**Stadsuitleg 1877-1921**

- Annexaties 1877-1921
- Stadsontwikkeling en de politiek
- Spaarndammerbuurt en Zeeheldenbuurt
- Van Smalle Pad tot Planciusstraat
- Het Museumkwartier en de Waskaarsenfabriek
- \* Westerplantsoen in de Zeeheldenbuurt, A Huysers
- \* De wet kent geen steden, Drs. J. P. Janse, 1992 (annexatie Nieuwer-Amstel)
- \* Dorpsse straten in de stad, Ph. Spangenberg 1995-1996

**Verkeersdoorbraken**

- Damstraat-Paleisstraat 1865-1914
- Raadhuisstraat 1894-1897
- Vijzelstraat 1917-1935
- Weesperstraat 1964-1972 (komt binnenkort)

**Amsterdam en het water**

- Amsterdams Waterstaat
- Raadselachtige waterwerken
- Donkeresluis
- Stadsuitleg en de omringende waterschappen en gemeenten
- 't IJ, van getijdreek via waterwolf tot droogmakerij
- Van open havenfront tot Open Havenfront
- De vreemde geschiedenis van de Kostverlorenwetering en de overtoom
- Aanloop tot het Noordzeekanaal; Holland op z'n smalst, Amsterdam op z'n smalst
- Hoe komt de Mirakelbrug aan z'n naam?

