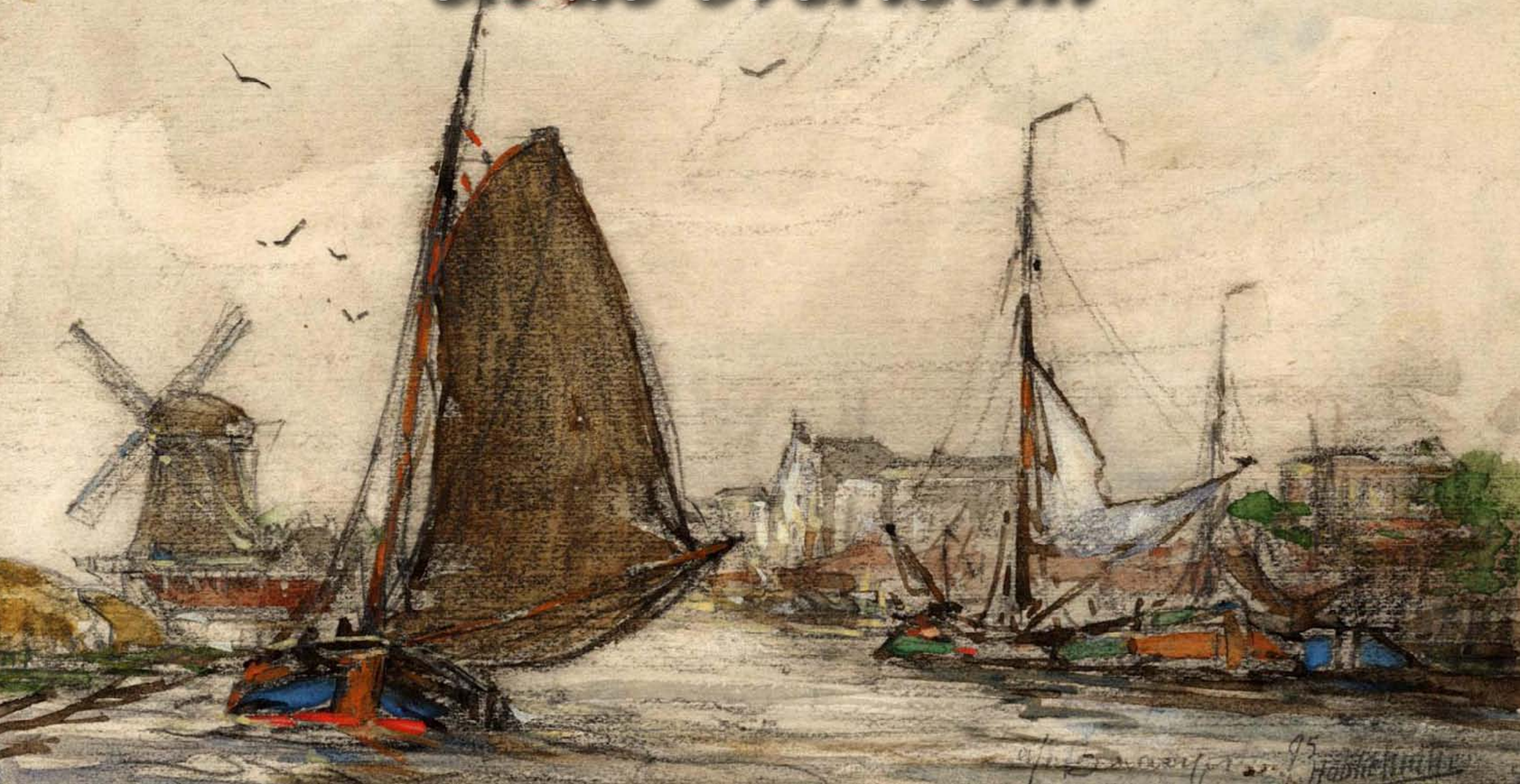


de Kostverlorenvaart en de overtoom



De duistere geschiedenis van de wetering tussen het veenriviertje de Schinkel en het IJ is en blijft onbevredigend. Het beetje dat we wel weten van die geschiedenis wordt overschaduwd door wat we allemaal niet weten of in elk geval niet zeker weten. De wetering maakt sinds mensenheugnis de grens uit tussen de hoogheemraadschappen Rijnland en Amstelland. Hoewel Amsterdam geen deel uitmaakt van Rijnland kreeg zij door de eeuwen heen toch steeds meer invloed op het reilen en zeilen in dat hoogheemraadschap.

Wanneer is die wetering gegraven? De verleiding is groot het meest genoemde jaartal 1413 te omarmen, maar meer omdat je dan minder tegenspraak hebt dan dat dit stevig onderbouwd is. En dan die vermaledijde dam in de vaart. Wie haalde het in z'n hoofd om de inspanning van het heemraadschap ongedaan te maken door het blokkeren van de afwatering door een dam. Hier lopen de meningen serieus uiteen; de ene partij beweert dat Amsterdam die dam opwierp om te voorkomen dat de vaart voor vijandelijke doeleinden gebruikt kon worden en de andere partij dat Haarlem dit gedaan heeft om de scheepvaartweg voor grote schepen van Amsterdam binnendoor naar Leiden te blokkeren.

Rijnland waterde sinds ongeveer 1200 uit via het Spaarne in het IJ,



daartoe gedwongen door het verzanden van de monding van de Oude Rijn bij Katwijk. Waarom er twee eeuwen later zo nodig een uitwetering bij moest komen, heeft alles te maken met het inklinken van de bodem in het hele Hollandse veengebied en het steeds groter worden van de Haarlemmermeer. Over deze extra wetering is bekend, dat Graaf Albrecht in 1364 voor 1500 schilden bevoegdheid verleende aan het waterschap Rijnland om nieuwe uitwateringssluizen te leggen in de dijk tussen Spaarndam en Amsterdam, bij Halfweg. Het IJ was ter plaatse dieper dan voor Spaarndam; de drempel van de uitwateringssluizen kon daardoor lager gelegd worden waardoor de doorstroming verbeterde. Hiervan is niet dadelijk gebruik gemaakt, mogelijk vanwege de hoge prijs. De werkzaamheden in Halfweg begonnen pas in 1491. Los daarvan verleende graaf Willem VI in 1413 machtiging tot de aanleg van een nieuwe watergang „*streckende uyt Amstelremeer (Nieuwe meer) voorbij den Heyligenwech besijden den*

Boven: Tijdsbeeld - Grote drukte op de Overtoomsevaart begin zeventiende eeuw.

Links: Tijdsbeeld - Gezapige rust op de Kostverlorenvaart eind zestiende eeuw.



Carthusers opgaende ende uytwaterende in den Tye”.

Verder bevat het cartularium van het Kartuizerklooster het afschrift van een akte uit 1413 waarbij iemand aan dat klooster een stuk land verkoopt „*gheheten Egbert Pilgramszoens lant dair naist bi ghelant syn die Carthuseren an die een zide ende Willam Eggairt optie ander zide streckende van den Ye tot an der Weteringe toe*”. Dat verzoekt het bestaan van de wetering tot minstens 1413, alhoewel het niet duidelijk is of dat al de verbeterde (verbrede?) scheisloot langs de landscheiding (Maljapenkade) betreft, die vanouds de grens vormde tussen de hoogheemraadschappen Rijnland en Amstelland en voor de Sloterpolder de boezem vormde.

Transportakten van 1432, 1439, 1441 en 1448 spreken van „*een kae legghende opter Weteringe geheeten Verlooren kost streckende alsoe verre als Zijdsweeer begrepen heeft*”, van land „*in Zijdensweeer*

Boven: Tijdsbeeld - de Schinkel in 1770, gezien naar de overtoom met in het midden op de linkeroever het Huis te Vraag.

Vlgnde: De kaart van Rijnland en Amstelland uit de Atlas Mayor van Blaeu. uit 1665

ghelegghen, biden Heyligen wech”, van land „*int Zijdsweeer van der stedegrift westwairt*” en van land „*ghelegghen in Zijdsweeer after den baghijnhove*” bevestigen de naam van de wetering in minstens 1432. Dit Zijdsweeer was het noordelijkste weer dat onder jurisdictie van Amstelland viel. Ten noorden daarvan werd het Rijnlands gebied. Over de plaats waar die grens toen precies lag bestaat nog discussie: Spaens Leger (Westerstraat) of Thuynpat (Tuinstraat). Zo'n zijdwende was een iets hoger opgeworpen kade die tijdens de ontginning het ontgonnen land van het noorderlijker gelegen onontgonnen land scheidde en na de ontginningen bleef liggen als scheiding voor de waterhuishouding van het als polders beheerde land. Andere gangbare namen voor zulke kaden zijn zuwe, weiver of wuiver, wijzend, lansing en achterkade.

Waar de naam Kostverloren vandaan komt is moeilijk te achterhalen. In de vele akten wordt de kade aanvankelijk net zo vaak aangeduid met Kostverlorendijk (=Maljapenkade) als de vaart met Kostverlorenwetering. Ook werd het dijkvak in de Spaarndammerdijk, waar de wetering via een sluis in het IJ uitmondde Kostverloren genoemd. De naam kan heel goed ontleend zijn aan het landhuis of kasteel Costverloren aan de Amstel, maar bepaald in de buurt lag dat niet. Zinniger is de verklaring van 'als verloren te beschouwen kosten' doordat Amsterdam de wetering met een dam direct achter de sluis in de Spaarndammerdijk blokkeerde, uit angst voor misbruik van die sluis. In die zin komt de naam elders in Nederland ook voor. De Kostverlorenvaart en de Kostverlorenwetering zijn namen voor dezelfde waterloop. Een wetering is een afwatering ten dienste van een ontginning en dat is precies waarvoor de Kostverlorenwetering is gegraven. Een vaart wordt bevaren, en dat was al snel de praktijk voor de wetering.



RHENOLANDIÆ
et
AMSTELLANDIÆ
exactissima Tabula.



M A R E

GERMANI

C V M

Hollandiam, per 1700 Urbe R. inludat.

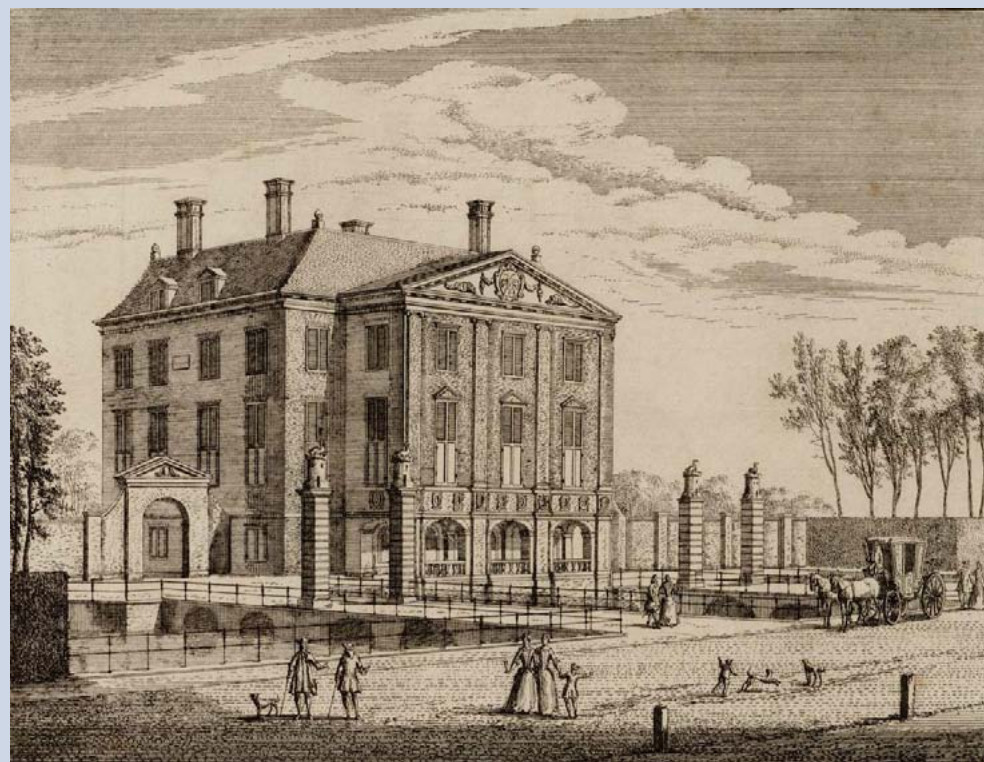
1050 1500 1950 2400



Simon conser. Plat
in in deſe kaart
zijne aangeſteek
1. Alſchder wech
2. Alſchder berg
3. Pils Loo
4. Alſchder Loo
5. Alſchder Loo
6. Alſchder Loo

In het vervolg van dit verhaal wordt regelmatig gesproken over Rijnland, wat op het bestuurlijke district Rijnland, onderdeel van het graafschap Holland, kan slaan maar even goed op het hoogheemraadschap Rijnland. Iets overzichtelijker is het heemraadschap Nieuwer-Amstel als onderdeel van het hoogheemraadschap Amstelland. Spannend werd het toen Amstelland eveneens een district van Holland werd. Beide kemphanen komen dan voor arbitrage bij dezelfde grafelijkheid terecht. Amsterdam op zijn beurt was waterstaattechnisch eveneens een zelfstandig waterschap, maar geheel afhankelijk van de kwaliteit van voorzieningen en onderhoud door het heemraadschap Nieuwer-Amstel. Door haar economisch gewicht in de schaal te leggen wist Amsterdam begin zestiende eeuw ambachtsheer van Nieuwer-Amstel te worden, via de omstrede aankoop uit het bezit van Reinoud van Brederode. Of was het toch de truc met de dobbelstenen? De verkoop vond in 1529 plaats en de bevestiging door keizer Karel V in 1534. Na die tijd beheerde Amsterdam ook de waterstaat van het achterland. In 1636 werd een deel van het land ten noorden van de Overtoomsevaart als polder ingericht. Dat werd de Stads- en Godshuispolder, die tot de Bleekersloot reikte. In 1752 vroeg en kreeg het polderbestuur octrooi van de Staen van Holland, teneinde meer greep te krijgen op het nakomen van de keuren door de ingelanden, wat grotendeels Amsterdammers waren. Deze polder was, voorzover buiten de stadsvrijheid van 100 gaarden, gebied van Nieuwer-Amstel. Doordat Amsterdam tevens ambachtsheer was werd dit een volledig Amsterdams gebeuren. Dat is ook de basis voor het uitgebreide industriegebied tussen Singelgracht en Kostverlorenvaart aan beide zijden van de Overtoomsevaart, dat vanaf het Buitengasthuis officieel Nieuwer-Amstel was.

In 1655 startte de vroedschap de eerste onderhandelingen met het hoogheemraadschap Rijnland over aankoop van de Kostverlorenvaart. Op dat moment gingen de gedachten alleen uit naar een vrijer gebruik van het wateroppervlak ten dienste van de vele houtzaagmolens aan de vaart.



Waarschijnlijk ging het om de aanleg van balkhavens en het parkeren van houtvloten, zodat de Singelgracht daarvan bevrijd werd. Alhoewel er geen resultaat van die onderhandelingen bekend is moet er een bepaald succes geboekt zijn. Niet veel later verpachtte de vroedschap namelijk de visserijrechten op de wetering aan degene die deze ook al van Rijnland had gepacht. De echte aankoop door Amsterdam vond plaats in 1861, toen het Hoogheemraadschap Rijnland te kennen gaf de vaart te willen verkopen. Amsterdam bood f 500,- maar het Hoogheemraadschap wilde liever veilen. Amsterdam werd na een veiling in juli 1861 alsnog eigenaar voor f 929,60.

Boven: Gemeenlandshuis van Rijnland, genaamd Zwanenburg, te Halfweg. Naar een prent van Abraham Rademaker uit 1728.

Is de Kostverlorenvaart gegraven en bekostigd door Rijnland, door Amstelland of door Amsterdam?

Het feit dat de Kostverlorenvaart geëindigd is als een Amsterdams stadswater verleidde er velen toe te denken dat het ook een Amsterdams onderneming was. Niets is minder waar! Het is een wetering die gegraven is in verband met de ontginning van delen van Holland en de afwatering van Zuid-Holland boven de Oude Rijn.

Van wie was de wetering? Voor Amstelland pleit een kaart van Floris Balthasarsz. van Berckenrode, die hij samen met zijn zoon Balthasar Florisz. in de periode 1610-1615 in opdracht van Amstelland maakte (zie kaart pag. 7). Daarop wordt de grens tussen de waterschappen Amstelland en Rijnland gemarkeerd door een rode lijn. Ten oosten van de Schinkel tot de overtoom, waarmee de Schinkel bij Rijnland hoort, en daarna ten westen van de Kostverlorenvaart,



wat in zou houden dat de vaart bij Amstelland hoorde. Daar pleit misschien ook de kade aan de kant van Sloten voor, terwijl aan de Amstellandse kant van de vaart de weersloten tot 1636 allemaal direct in de vaart uitmondten, m.a.w. gemeen lagen met de wetering. De kade aan de Slotense kant vertelt ons echter alleen dat de Sloterpolder vanouds dieper lag dan de Stadspolder (n.l. $\frac{1}{2}$ m) en dat zonder die kade de Sloterpolder vanuit de wetering vol zou lopen. Overigens lijkt dit gebied op de bedoelde kaart nog niet als polder ingericht, maar die was toch al sinds 1598 in aanleg, welk werk duurde tot 1628. Tegen een Amstellandse onderneming spreken de eerder aangehaalde octrooien, door de landsheren verleend aan Rijnland. Dat wordt ondersteund door diverse vonnissen,

Boven: Zaagmolen d'Eenhoorn aan de Kostverlorenwetering.

Links: De Baarsjes aan de Kostverlorenwetering, met links de overhaal naar de Sloterpolder en in het verschiep de Tolbrug, die vandaag Wiegbrug heet.



Rond 1612 maakte Floris Balthasarsz. van Berckenrode samen met zijn zoon Balthasar Florisz. deze kaart van de grens van Rijnland en Amstelland. Aangenomen kan worden dat hij de opdracht van de stad Amsterdam kreeg en dat die te maken had met de aanstaande Derde Uitleg van de stad. Op dit detail uit die kaart is de verwar- ring over de eigen- domsverhoudingen zichtbaar gemaakt, waarbij de grens van Rijnland ter plaatse van de Schinkel langs de Veendijk (Amstel- veenseweg) ligt en benoorden de oertoom en Heili- geweg aan de west- zijde van de Kost- verlorenwetering. De vroedschap van Amsterdam wist beter, nadat ze in 1433 al een proces over dezelfde af- faire had verloren. Hoogmoed?



begin 15^e eeuw gewezen door de hoogheemraden van Rijnland, waarin vrijelijk beschikt wordt over de kade en de helft van de wetering (“...van sinen dijk totter halver weteringe toe”). Ook de Spaarndammerdijk, van de Amstel tot het Spaarne, is volgens een charter van 1286 aan de zorgen van Rijnland toevertrouwd. Definitief ontzenuwd worden alle speculaties over een Amsterdams of Amstellands water door de vele gedocumenteerde pogingen van de stad Amsterdam om de vaart van Rijnland te kopen of de verzoeken om een deel van de vaart te mogen gebruiken voor berging van de houtvoorraad van de zaagmolens langs de vaart. Aan het eind van de wetering werd een sluis in het Rijnlandse deel van de Spaarndammerdijk gebouwd, mét toestemming van de landsheer maar zeer tégen de zin van Amsterdam. Zij zag een ge-

Boven: Levendig verkeer op het eind van de overtoomsevaart in 1755. Hier stapten passagiers over en werden goederen overgeladen. Hier waren ook diverse veerhuizen gevestigd, zoals het Leidse en het Aalsmeerder veerhuis en het Hof van Holland.

Rechts: Een overzichtelijk beeld van de onoverzichtelijke samenkomst van Kostverloren en Overtoomsevaart bij de overtoom naar de Schinkel. Links kijken we de Amstel-veenseweg in en rechts naar de Schinkel. Op de voorgrond en helemaal rechts de overhaal naar de Slotervaart.

vaar in deze onverdedigbare sluis en dat, wanneer een vijand in het bezit kwam van die sluis, de halve stad geïnundeerd zou kunnen worden. In 1437 is sprake van de voltooiing van het ‘opbreken’ van de sluis en het weer sluiten van de Spaarndammerdijk (bijlage III). Zonder daarvoor sluitend bewijs te vinden moet gesteld worden dat de wetering aangelegd is door Rijnland, maar dat zij een gemeenschappelijke boezem uitmaakte van de hoogheemraadschappen van Rijnland en Amstelland. Hoe de verantwoordelijkheden, plichten en rechten verdeeld waren onttrekt zich weer aan ons zicht. Dat er in de negentiende eeuw door Nieuwer-Amstel morgengeld betaald moest worden voor het uitslaan van water op de Schinkel is bekend, maar of dit al vanaf de vijftiende eeuw gebeurde is onduidelijk.

Daarentegen is het wel zo dat Rijnland vanaf 1632 het uitgeslagen water van de Sloterpolder via de ontginning van Amstelland afvoerde en daar schijnbaar niets voor betaalde. Dat laatste was mogelijk de reden voor het onder Rijnlands beheer plaatsen van een deel van de Amstellandse ontginning, benoorden het Zijdwijnsweer.





De Schinkel

Dit van oorsprong kleine veenriviertje mondde via de Nieuwe Meer uit in de Oude Meer, een van de plassen die na eeuwenlang afkalven van de oevers samen de Haarlemmermeer vormden. De Nieuwe Meer op zijn beurt was ontstaan door afkalven van de oevers van een van oorsprong veel langere Schinkel. Op de bovenstaande kaart een idee hoe deze watermassa ontstond. Toen begin vijftiende eeuw bij het Hoogheemraadschap Rijnland het plan opgevat werd een uitwatering van de Haarlem-

mermeer naar het IJ te maken viel de keuze op de Schinkel, die met de Nieuwemeer al tijden de natuurlijke grens vormde tussen de waterschappen Rijnland en Amsteland. De Schinkel werd vergraven tot toevoerstroam van de nieuw te graven wetering. Het is onduidelijk waar de Schinkel ontsproot en of de hele loop onderdeel van de nieuwe uitwatering werd. Als tracé voor de wetering werd gekozen voor de rest van die grens met het waterschap Amstelland en het waterschap Amsterdam. Korte tijd ging de Schinkel naadloos over in de Kostverlorenwetering, tot Amsterdam mogelijkheden zag die nieuwe wetering te gebruiken voor een vaarverbinding over de Haarlemmermeer, bijvoorbeeld met Leiden. Wat er daarna gebeurde vindt u in de rest van dit stuk.

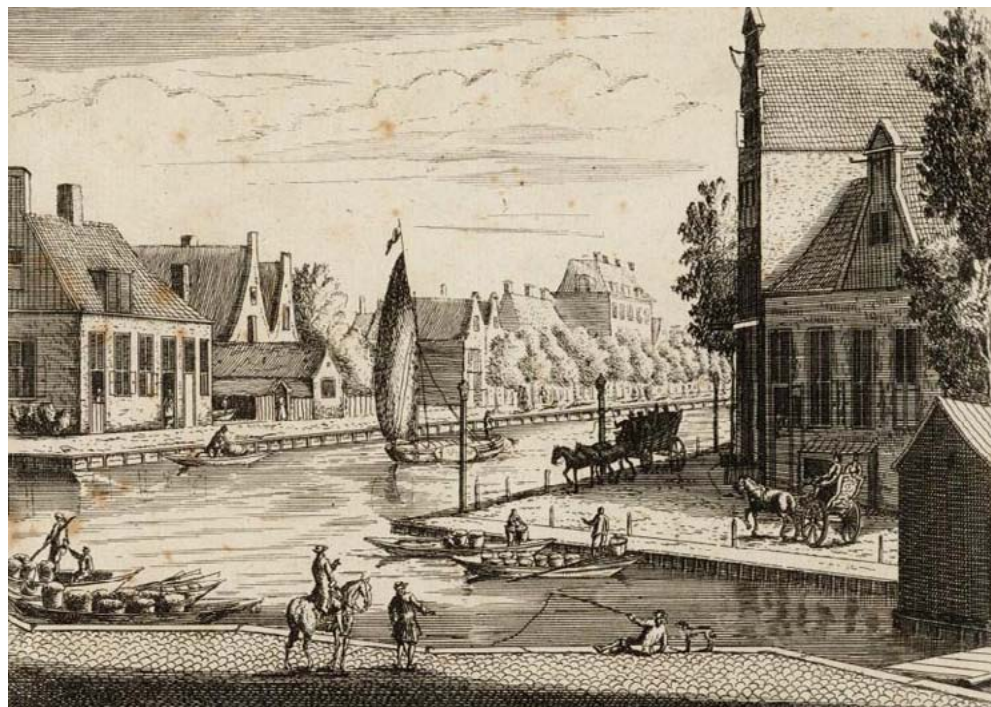
De Schinkel is mede bekend geworden door een statig herenhuis aan zijn oever, namelijk Huis te Vraag. De scherpe knik die de weg naar Sloten precies op dit punt maakte heeft veel hypothesen opgeleverd over vroegere calamiteiten in dit gebied. Liep de Sloterweg ooit rechtdoor, misschien over een smallere Schinkel? Huis te Vraag bleef eeuwen een markant punt langs de Schinkel, tot Amsterdam in 1921 het overgrote deel van de gemeente Sloten annexeerde en een begin gemaakt werd met woningbouw, bijvoorbeeld aan de Rijnsburgstraat, waardoor dit landelijke gebied volledig overwoekerd werd.

Links de verschillende stadia van de Haarlemmermeer, rechts de Schinkel met Huis te Vraag in 1814 aan een onverharde Sloterweg met daarnaast het Jaagpad.



Verbinding Overtoomse- en Kostverlorenvaart

Dat Amsterdam de nieuwe wetering tot een drukbevaren waterweg bombardeerde heeft voor heel wat onmin met Rijnland gezorgd. Vóór 1432 is de ontginningsloot langs de Heiligeweg door Amsterdam vergraven tot de Heiligewegsvaart. Rijnland vreesde echter voor een verhoogde waterlozing uit Amstelland. Er wordt wel beweerd dat Amsterdam een omringdijk doorstak om die aansluiting te maken, maar dat betreft een verkeerde interpretatie van de verhoren in verband met de rechtszitting in 1432. Het gaat daarbij om het doorsteken van de dam in de Kostverlorenwetering, om kleine vaartuigen te laten passeren. Amsterdam betoogde dat die dam geen omringdijk was. Er is zelfs nooit een dijk of dam tussen Heiligewegssloot en Kostverlorenwetering geweest. De ontgin-



ningsloten vanuit richting Amstel mondden direct uit in de wetering, dus waarom de Heiligewegssloot dan niet?

Amsterdam verbrede die Heiligewegssloot om een kortere scheepvaartroute van de stad naar Leiden en Gouda te verkrijgen. Vóór die tijd liep die scheepvaartroute over het IJ tot Spaarndam en vandaar verder over het Spaarne. Rijnland stelde in datzelfde jaar 1432 een rechtsvordering tegen de stad in, daar door deze vaart het water uit de Amsterdamse boezem op Rijnland geloosd kon worden. De stad schijnt evenwel na het betalen van een boete aan het bestuur van Rijnland verlot van dit college tot deze doorvaart te hebben gekregen. De Haarlemmers die door deze nieuwe verbinding de inkomsten van de vaart via het Spaarne zagen verminderen, waar ook het tol-

Boven: Reinier Nooms suggereert hier dat ook grote schepen, in dit geval een Leidse kaag, met handkracht overgehaald werden. Dat was nu precies wat Haarlem niet wilde maar toch wel voorkwam. Uit correspondentie tussen de bediening en de stad Amsterdam blijkt het overhalen van vrachtkagen alleen halfgeladen toegestaan was, waar echter vaak tegen gezondigd werd.

Links: Nieuwe vracht wordt over de Overtoomsevaart en -weg aangevoerd.



belang der Grafelijkheid bij betrokken was, traden radicaal tegen deze doorvaart op en versperden de dam in 1432 met palen. De Amsterdammers trokken de palen er echter weer uit. Haarlem maakte zich erg druk over deze Amsterdamse actie. Zij had in 1429 de tolrechten van de sluis in de Spaarndam gepacht en miste inkomsten door de vaart binnendoor. Haarlem spande de graaf voor het karretje door hem voor te houden dat ook hij inkomsten misliep doordat zijn deel in de tolrechten ook minder werd. In de rechtszaak, die Rijnland tegen Amsterdam voor het grafelijke hof aanspande, kreeg

Boven: De overtoom naar het oosten gezien, met op de wal het Hof van Holland. Dit beeld van het verkeer over de overhaal is realistischer dan dat van Nooms.

Rechts: De overtoom naar het oosten gezien, met middenachter het Hof van Holland in 1729. Rechts het Leidse veerhuis op de kop van wat de Dubbele Buurt zou worden.

Amsterdam ongelijk (zie vonnis anno 1433 pag. 26). Door deze uitspraak kreeg Rijnland, in casu Haarlem, het recht door het leggen van een dam de wetering voor scheepvaart gesloten te houden. Er knaagt iets van onzekerheid bij het ontstaan van de dam. Zeer officiële bronnen spreken elkaar door de eeuwen heen steeds tegen. Wie legde de dam en wie had belang bij het verdwijnen ervan? In het bovenstaande hebben we gezien dat de wetering bedoeld was om Rijnland af te wateren, Rijnland kreeg de concessie, dus zal Rijnland ook de wetering aangelegd hebben. De sluis in de Spaarndammerdijk, aan het einde van de wetering, was Amsterdam echter een doorn in het oog. Maar dat de stad de doorvaart daarom zo ver landinwaarts blokkeerde, zoals in 1432 beweerd werd, is onwaarschijnlijk. Het inundatiegevaar zou daardoor niet gekeerd worden. Alleen de sluis moest volgens Amsterdam weg en wel om militaire redenen en dat laatste overtuigde de landsheer. Meer voor







de hand liggend is de weerstand van de stad Haarlem, tegen de nieuw gecreëerde waterweg naar Leiden, en de remedie ertegen: de blokkade in de vorm van een dam. Maar waarom een dam als de wetering toch broodnodig was voor een betere afwatering van het achterland? Het had ook met een doorlaatbare blokkade gekund. Was er mogelijk een duiker in die dam opgenomen, zodat de afwatering toch bleef functioneren? We zullen het nooit weten, tenzij er nog een stuk in een of ander archief uitsluitel geeft.

De Kostverlorenvaart, waar nu de stroming uit was, werd door een weersloot (Kattensloot) omgeleid naar de Spaarndammerdijk, waar de Nieuwe Braak het einde vormde. In de buurt daarvan vormde de Kartuizerssluis een ontwateringsmogelijkheid.

Vorige: Drukte rond de overtoom, de Hof van Holland, het Wapen van Leiden, het Aalsmeerder veerhuis en de kleine overtoom naar de Slotervaart.

Boven: De overtoom in 1710 als illustratie voor de afnemende drukte voor de overtoom na de tweede helft van de zeventiende eeuw.

Overtoom

Een overtoom werd aangelegd om waterstaatkundige of om economisch-politieke redenen. In het eerste geval wilde men de waterkering van een polder niet verzwakken door de aanleg van een sluis en/of schutwater uit de polder weren. Ook waren de aanleg- en onderhoudskosten van een overtoom meestal aanmerkelijk lager dan die van een schutsluis. In het tweede geval wilde men de bevaarbaarheid van een bepaald traject beperken tot schepen van geringe omvang. Dat gebeurde dan om een andere route niet te benadelen of juist te bevoordelen. Dit laatste nu gold voor de overtoom tussen Schinkel en Kostverlorenwetering.

Vergelijken we de constructie van deze overtoom met de twee over de Kostverloren- of Maljapenkade naar de Sloterpolder, dan moeten we vaststellen dat al deze overtomen windassen en rolbanen kenden, terwijl de grootste overtoom naar de Schinkel beiden ontberen moest (zie pag. 18).

In 1514 pas gaf Rijnland vergunning af om een overtoom te maken over de dam. Een deel van de dam werd aan twee zijden schuin afgegraven en daarop een onderheid plankier aangebracht. De schepen moesten door het verbod op windas en rollenbaan met mankracht over de overtoom getrokken worden. Niet snel daarna kwamen er zware palen met takels op de wal te staan, die een deel van de kracht overnamen, waardoor ook iets zwaardere schepen bediend werden.

Overtoomsesluis

De Bataafse Republiek en aansluitend de Franse overheersing hebben veel kwaad aangericht in de Nederlanden, maar een niet te onderschatten voordeel van het nieuwe bestuur was de beëindiging van een groot aantal middeleeuwse wantoestanden in het bestuur. Er kwam een einde aan lokaal en provinciaal gezag door vesti-

Door de keur van 1514, die een verhaal over de dam mogelijk maakte, kreeg Haarlem opdracht het plankier aan te brengen en te onderhouden. De bediening echter kwam in handen van Amsterdam. Dat werd opnieuw een bron van onenigheid en strijd tussen beide kemphanen. De technische outillage werd bewust summier gehouden, zonder windas en zonder rollenbaan. Daarmee hoopte Haarlem de passage van grotere vrachtschepen te verhinderen. Amsterdam stelde een grote bedieningsploeg samen met tegen de twintig trekkers onder leiding van een luitenant en een kapitein. Die moesten de schepen met mankracht over het plankier trekken. Zelfs met zoveel man lukte het niet een geladen vrachtkaag over te halen. Er werd op toegezien dat kagen niet volledig geladen voor de overtoom arriveerden, omdat dit maar tot groot oponthoud leidde. De grote, zware schepen vernielden regelmatig het te licht uitgevoerde plankier en Amsterdam moest dan soebatten om Haarlem tot reparatie te bewegen. Op de wens het plankier zwaarder uit te voeren kreeg men steeds nul op het rekest. Medio 17^e eeuw werd het aantal zwaardere schepen steeds minder, tot nul.

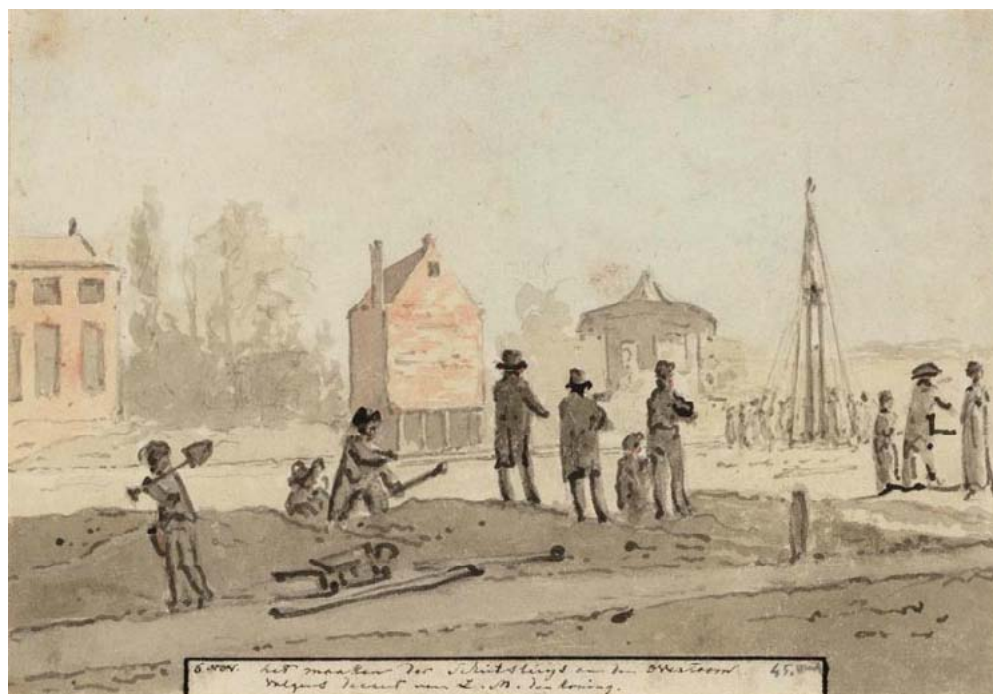


Voor passagiersschepen was de procedure simpel, er werd overgestapt. Daar floreerden de vele herbergen en kroegjes weer bij. Zowel langs de Heiligeweg, de Veendijk en aan de overkant langs de Sloterweg ontstonden tussen de huizen en werkplaatsen tapperijen, naarmate de overtoom dichterbij was ook dichterbij geschaard. Van de grote herbergen, annex veerhuizen is er vandaag nog steeds een over, namelijk de Bonte Os, tevens Aalsmeerder veerhuis aan de Sloterweg (zie foto boven).

Door zuinigheid van Amsterdam verdienden de trekkers te weinig voor hun zware werk. Voor zo'n vrachtkaag overhalen werd 20 stuiver betaald, waar de officieren ook nog hun deel van in pikten. Bedenkend dat er per dag maximaal zes kagen overgehaald konden worden betekende dat een hongerloontje voor de trekkers. Dat verbeterden zij door bijbaantjes zoals kroegbaas of bierdrager. Baantjes die hen soms zo bezig hielden dat ze geen tijd hadden voor de overtoom en met veel moeite door de officieren bijeen getrommeld moesten worden.

ging van een centraal gezag. Er kwam ook een einde aan de macht van stadstaten als Amsterdam. Vetes tussen concurrerende steden, dorpen en waterschappen werden door arbitrage voor eens en voor altijd centraal in Den Haag opgelost.

De municipaliteit van Amsterdam wendde zich in 1800 tot het Uitvoerend Bewind van de Bataafse Republiek met het verzoek om de dam aan de Overtoom te mogen vervangen door een schutsluis. In samenhang daarmee wilde men de vaarweg van het Singel bij de Haarlemmersluis tot de nieuwe sluis verbeteren, opdat de scheepvaart van het IJ naar het Haarlemmermeer de stad zou aandoen. Eerst na het optreden van Lodewijk Napoleon als koning van Holland kwam er schot in de zaak. Cornelis Ch. Six, die van januari tot mei 1808 thesaurier was, trad in spoedoverleg met de directeur



der stadswaterwerken J. Schilling en aan het einde van zijn ambtsperiode kon hij Z.M. de nodige plannen aanbieden. In juni werd reeds begonnen met het leggen der aarden dammen voor de bouwput van de sluis en op 22 juli volgde de aanbesteding. Het werk, dat tevens het maken van een klapbrug omvatte, werd begroot op f 2 miljoen, inclusief het verbeteren van de vaarwegen van Nieuwemeer tot het IJ. De sluisaanleg werd gegund aan Korstiaans den Bouwmeester voor f 87.000,-. Blijkens een met de hand geschreven toevoeging had de koning laten weten dat het werk uiterlijk op 1 mei 1809 voltooid moest zijn. Maar dat zou niet lukken. Uit de

Boven: De Overtoomsluis in 1894, gezien naar de Schinkel in het zuiden. De eerste brug over de sluisolk was een dubbele houten wip. Links kijkt u de Amstelveensweg in. Het Wapen van Leiden of Leidse veerhuis is dan al afgebroken (1834) en vervangen door een blok met drie huisjes zonder verdieping die Overtoom 593-597 nummerden.
Links: Het bouwbegin aan de Overtoomsluis in 1808.



rapporten van de tot opzichter aangestelde A. Blanken Dzns, een neef van de inspecteur-generaal van de Waterstaat, kunnen we de werkzaamheden van dag tot dag volgen. Op 1 augustus 1808 werden de eerste gereedschappen en benodigdheden aan de Overtoom bezorgd en aanvankelijk ging alles goed. Maar in de nacht van 27 op 28 september brak de noordelijke dam van de bouwput door en even later bezweek de polderdijk bij de overhaal van de Slotervaart, waardoor een deel van de landerijen onderliep. De schade aan de damwand werd spoedig hersteld, maar pas op 24 juli 1809 werd het opruimen van de overhaal ter hand genomen. In augustus

Boven: De Overtoomsesluis in 1893, over de sluisolk naar het noorden gezien.

Rechts: De Overtoomsesluis na 1913, naar het noorden gezien met rechts de Dubbele Buurt. De brug is weer vervangen, nu door een tweedehands stalen ophaalbrug.

werden de aardwerken bij de overhaal hersteld en eind september volgde het aftimmeren. Intussen was op 4 maart 1809 door wethouder Van Brienen van de Groote Lindt de eerste steen gelegd voor de opbouw van de sluis. De eerste doorschutting geschiedde met enig ceremonieel op 5 september en op 30 november werd het geheel voltooide werk in stilte opgeleverd en goedgekeurd. De schutsluis was door en voor rekening van Amsterdam gebouwd. Dit verklaart de bemoeiingen van Amsterdam met dit werk in een gebied dat tot 1 mei 1896 (gedeeltelijke annexatie van Nieuwer-Amstel) geheel buiten de gemeentegrenzen lag en pas na 1 januari 1921 (annexatie van Sloten) aan beide zijden door Amsterdams grondgebied omgeven wordt. Over de sluis kwam een dubbele houten wipbrug te liggen, die rond 1896 vervangen werd door een



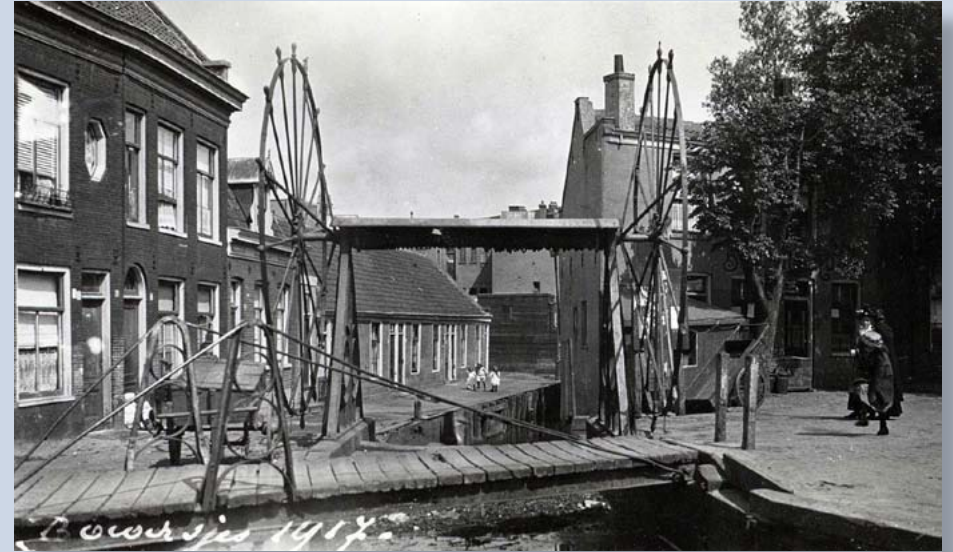


enkele houten wip. Op haar beurt werd die in 1924-'25 vervangen door een stalen ophaalbrug. De enorme sluiscolk was 127 m lang en de doorvaartbreedte was 7,75 m. Het peil voor en achter de colk verschilde in de regel rond de decimeter en soms konden de deuren zelfs open blijven staan. Door opwaaien van het water uit de Haarlemmermeer kon de waterstand in de Schinkel echter flink oplopen en daarom was de colk tweezijdig voorzien van eb- en vloeddeuren

Boven: De Overtoomsesluis in 1908 naar het zuiden gezien door Herman Misset. De brug was rond 1896 vervangen door een enkele houten wip.

(zie kadastrale kaart op pag. 20).

Er was een probleem met de nieuwe sluis, die de exploitatie nadelig zou gaan beïnvloeden. Er zat een knik in de Schinkel ter plaatse die – noodgedwongen door de bebouwing rondom – in de sluiscolk terug te vinden was. Dat zou voor grote schepen een belemmering blijken en de populariteit van de nieuwe sluis danig doen afnemen. In 1811 werden 8137 vaartuigen geschut, in 1812 7153 en het jaar erop nog geen 6000. In deze aantallen zijn steeds zo'n 5000 kleine schuiten inbegrepen. Al snel bleek dat schippers van grotere vaar-



Drie overtomen van de Sloterpolder naar de Kostverlorenvaart. Boven die van de vaart naar Sloterdijk bij de Baarsjes, onder de elektrische van 1916 naar de Postjeswetering die het werk van de overhaal links (naar de Slotervaart tegenover de Overtoomsevaart) over zou nemen.





tuigen de sluis in de Spaarnedam prefereerden en dat daar twee maal zoveel schepen geschut werden dan door de Overtoomsesluis. Bovendien werd het Karnemelksgat door een dam van de Schinkel afgesloten, wat een hoop kleine vaartuigen uit Amstelland de weg blokkeerde. Dat alles maakte een reducering van de pachtsom van de Overtoomsesluis nodig en dat was een streep door de financiële rekening van Amsterdam.

In 1904 kwam er een elektrische tram, lijn 1, van de Dam tot de Overtoomsesluis. De toegang tot de Amstelveenseweg was te nauw om de tram verder door te trekken. Na wat ingrepen (afbraak!) kon drie maanden later de lijn tot de ingang van het vergrote Vondelpark bij de uitspanning Schinkelhaven doorgetrokken worden. Na een tijdje, in 1918 toen er meer trams gingen rijden, werd dit eenrichtingverkeer en ging het heen door de Zocherstraat.

Boven: De kop van de Overtoom en het begin van de Dubbele Buurt in 1904. Rechts is nog net een deel van het voormalige Hof van Holland te zien.

In 1925 begonnen de werkzaamheden voor de bouw van een nieuwe brug (nr. 199) over de Kostverlorenvaart voor de Surinamestraat in het verlengde van de Overtoom. De sluis bleef in werking maar de brug erover werd gesloopt. Voor voetgangers bleef de mogelijkheid bij gesloten sluisdeuren daar over te lopen.

In 1931 werd de Dubbel Buurt gesloopt om de tram over de Amstelveenseweg een ruimere bocht te kunnen laten maken. Medio 1933 hoefde tramlijn 1 niet meer heen door de Zocherstraat.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de Overtoomsesluis gesloopt, nadat in 1942 de nieuwe sluis aan het Nieuwemeer gereed gekomen was. Op 17 september 1949 werd de brug nr. 199 opnieuw vervangen door een basculebrug, als eerste naoorlogse brug.

Na de sloop van het sluiscomplex gebeurde er nog iets interessants. De grens waar de Schinkel stopt en de Kostverlorenvaart begint verschoof van de noordelijke deur van de voormalige sluis naar de nieuwe brug vóór de Surinamestraat. Dat werd nog eens onderstreept door het herdoopen van de brug in *Overtoomsesluis*.

Dubbele Buurt

Rond de overtoom tussen Schinkel en Kostverlorenwetering ontstond een buurtje met vooral herbergen, maar ook huisjes voor het bedienend personeel van de overtoom, ambachtslieden en winkeliers. Daar was een levendig verkeer en werkgelegenheid ontstaan, omdat de vracht van grote schepen overgeladen moest worden en veel trekschuitverbindingen naar Zuid-Holland hier hun begin- of eindpunt hadden. Aan de andere kant van de overtoom meerden de schuiten vanuit Amsterdam aan. Behalve een aantal herbergen, annex veerhuizen, ontstond hier ook een woonbuurtje dat zich langs de Schinkel, langs het begin van de Amstelveenseweg en aan de overkant langs de Sloterweg uitbreidde. Door het gespleten

karakter van de bebouwing kreeg het in de volksmond de naam Dubbele Buurt. Tot vandaag bestaat er discussie of onder deze naam het deel in Sloten meegerekend mag worden en dat het 'dubbele' slaat op de ligging zowel ten oosten als ten westen van de Schinkel. De werkgroep Vereniging Historisch Amstelveen, die het hieronder te vermelden boekje over deze buurt uitgaf, toonde aan dat de naam ontstond door de tweezijdige bebouwing van een verder enkelzijdig bebouwde Veendijk/Amstelveenseweg. De bebouwing aan de Slotense kant behoorde tot een ander district (Rijnland) en andere gemeente (Sloten). De term 'Dubbele Buurt' is pas bij het opzetten van een bevolkingsregister door de gemeente Nieuwer-Amstel officieel overgenomen. De gemeente Amsterdam negeerde na de annexatie van 1896 de benaming en noemde hem Amstelveenseweg, inclusief de kade. In 1896 kreeg de oostoever van de Schinkel een kade bezuiden de Dubbele Buurt en in 1946



kwam er ook een erlangs, de Schinkelhavenkade.

Behalve woonhuisjes voor de bediening van de overtoom en de herbergen ten dienste van de passagiers die bij de overtoom overstapten, vestigden zich café's, winkels en ambachtelijke bedrijven. Toen het in de loop van de zeventiende eeuw rustiger werd rond de overtoom schakelden de bewoners en bedrijven om op andere vormen van nijverheid. Beroemd en berucht zijn de katoendrukkerijen geworden. Beroemd om de belangrijkheid van de industrie en de werkgelegenheid en berucht om de stank die ze verspreidden

Boven: Het begin van de Amstelveenseweg met rechts de kop van de Dubbele Buurt. In de plaats van het nog net zichtbare huisje stond tot 1843 herberg het Wapen van Leiden. Links: Minuutplan tot 1832. De Dubbele Buurt reikte tot en met de melksalon (Boomschors-huisje) op de Amstelveenseweg, daar waar ooit het tol was. Diverse gangen verbonden de Amstelveenseweg met de Schinkeloever, deels als kade uitgevoerd



en waardoor ze al de stad Amsterdam uitgejaagd waren. De grootste drukkerij was Buytendruk/'t Torentje, dat in de plaats van de oude Plaats Royaal was gekomen, dat aan de Sloterweg opnieuw werd opgetrokken. Toen de drukkerij in 1793 gesloopt werd kwam op die plek (na een halve eeuw) de uitspanning Schinkelhaven die daar tot ver in de twintigste eeuw (1954) zou blijven.

De Dubbele Buurt vormde een flessenhals in de uitvalsweg via de Overtoomseweg naar Amstelveen. Dat werd na de demping van de Overtoomsevaart alleen maar erger. Door een raadsbesluit van

Boven: In 1925 begonnen de werkzaamheden voor de bouw van een nieuwe brug over de Kostverlorenvaart in het verlengde van de in 1904 gedempte Overtoom.

Rechts: De Dubbele Buurt in 1931 deels gesloopt ten dienste van het verkeer. Uiteindelijk zou de even zijde van de Dubbele Buurt tot het begin van het Vondelpark gesloopt worden. De sloop van de oneven zijde (Hof van Holland) begon al in 1916..

eind 1917 werd de oneven kant van de Dubbele Buurt aangezegd dat er afgebroken zou worden om het verkeer meer ruimte te geven en de Zocherstraat aan te kunnen leggen. Ook het grootste deel van de huizen aan de even zijde (t/m nr. 50) moesten verdwijnen om de Amstelveenseweg te kunnen verbreden. De huizen werden over een lange periode van 1919 tot 1933 gesloopt.

Door de crisis en de oorlog bleef het werk lang stilliggen, maar in 1957-'58 werd de laatste serie laagbouw in de bocht afgebroken en vervangen door het Autopon-gebouw, dat in 1961 werd opgeleverd. Daarmee was een einde gekomen aan de Dubbele Buurt.

De Vereniging Historisch Amstelveen heeft in 1999 een kostelijk boekje uitgegeven over Overtoom en Dubbele Buurt. Alleen nog antiquarisch verkrijgbaar, ISBN 90-804649-1-0.



De Sloter Binnen- en Middelveldsche Gecombineerde polders

Deze Rijnlandse polder grensde aan de Kostverlorenwetering en is daarvan gescheiden door de Maljapenkade. Dit oude cultuurland lag zoveel lager dan het land aan de overkant dat het van de wetering altijd gescheiden is geweest door een kade en eind 15^e eeuw was bemaling nodig. In 1597 kwam het onder toezicht van HH Rijnland en het jaar erop werd de kade over de gehele lengte verbeterd en verhoogd. Van 1598 tot 1628 werd het land tot polder ingericht, waarbij de Schinkel en Kostverlorenwetering boezemwateren werden. De nieuwe kade werd op het land opgeworpen en lag een halve el boven AP en de Sloterweg 0,4 el. De oude kade viel door de jaren heen langzaam ten prooi aan het water. In 1631-'32 werd de Haarlemmer-trekvaart door deze polder gegraven en werd het noordelijke deel twee aparte polders. Er kwamen twee watermolens aan de nieuwe kade, de Noorder- en Zuidermolen, die op de Kostverlorenwetering



uitsloegen. Een derde molen kwam aan de Haarlemmertrekvaart. Op een polderkaart is te zien dat de Sloter Binnenpolder op NAP -2,15 m ligt, een halve meter lager dan de Stads- en Godshuispolder. Na de annexatie van de gemeente Sloten in 1921 lag de Kostverlorenvaart geheel binnen de Amsterdamse stadsgrenzen. Gedurende de jaren 1930-'40 werden eerst de wallekanten versteend en de polderbebouwing vervangen door stedelijke hoogbouw. Na de Tweede Wereldoorlog is zo successievelijk alle langs de vaart gevestigde industrie en tuinbouw verdreven en eveneens voor woningbouw in beslag genomen. De spaarzaam overgebleven polderbebouwing kwam aan de orde in het artikel [‘Dorpse straten in de stad’](#).

Boven: De Baarsjesweg aan de Kostverlorenwetering in 1823. Rechts de molen van het Rasphuis en links de krijtmolen aan de Baarsjes.

Links: De Sloterpolder werd bemalen door drie watermolens, waarvan er twee aan de Kostverlorenwetering stonden: de Noorder- en de Zuidermolen. Links de Noordermolen met op de achtergrond het silhouet van Amsterdam.



De Stads- en Godshuispolder

Deze Amstellandse polder viel tot de annexatie van 1896 onder de gemeente Nieuwer-Amstel. In de zestiende eeuw al was het aantal ingelanden van Amsterdamse origine zo groot dat het bestuur van dit gebied, toen het in 1632 tot polder werd ingericht officieel ook een Amsterdamse aangelegenheid werd. Na 1632 werd deze polder bemalen door één watermolen, die op de Kostverlorenwetering uitsloeg. De polder reikte tot de Bleekersloot; ten noorden daarvan bleef het land tussen wetering en Singelgracht drasland, waarvan ook nog een groot deel na de stadsuitbreiding van 1610 binnen de stadsvrijheid (100 gaarden) van Amsterdam viel. Naar dat deel van de polder dirigeerde de stad na 1632 een groot aantal zaagmolens

Boven: De watermolen van de Stads- en Godshuispolder, gezien vanuit de polder.

Rechts: Nog eens de watermolen, nu naast de stellingmolen van het Rasphuis en gezien over de Kostverlorenwetering.

en een klein aantal korenmolens. Zie daarvoor het stuk over de [vroegste industriegebieden](#).

De polder lag nagenoeg op peil met de Kostverlorenwetering, maar door verder inklinken van de bodem ontstond toch regelmatig wateroverlast. Het inrichten tot polder betekende niet dat er een ringdijk omheen kwam, maar volstonden dammetjes in de monding van de diverse weersloten. Het patroon van gecontroleerde verbinding met het boezemwater zette zich ook voort ten noorden van de polder. Amsterdam heeft altijd een verbindingsweg langs de wetering tegengehouden. Pas in de twintigste eeuw kwam er ten dienste van woningbouw kaden langs het water en dat nog niet eens aaneensluitend.



Staande-mast-route

Op 27 mei 1870 tekende Amsterdam ingevolge een dictaat uit Den Haag een 'contract' dat de aanleg van een snelle vaarroute regelde tussen het Nieuwe Meer en het IJ, met louter ophaalbare bruggen. Dat was de 'Staande-Mast-Route' die van de Zeeuws/Zuid-Hollandse delta via het IJsselmeer naar de Eems in de provincie Groningen voerde. De Kostverlorenvaart werd daar hoofdbestanddeel van en in dat kader is ook de Kattensloot verbreed en het Westerkanaal gegraven. Alhoewel het niet geboekstaafd is zou de verwerving in 1861 door Amsterdam van de Kostverlorenvaart met de aanleg van deze route te maken kunnen hebben.

De doorvaart diende uiteindelijk te voldoen aan een aantal minimumeisen betreffende doorvaarthoogte en -breedte. Schepen met

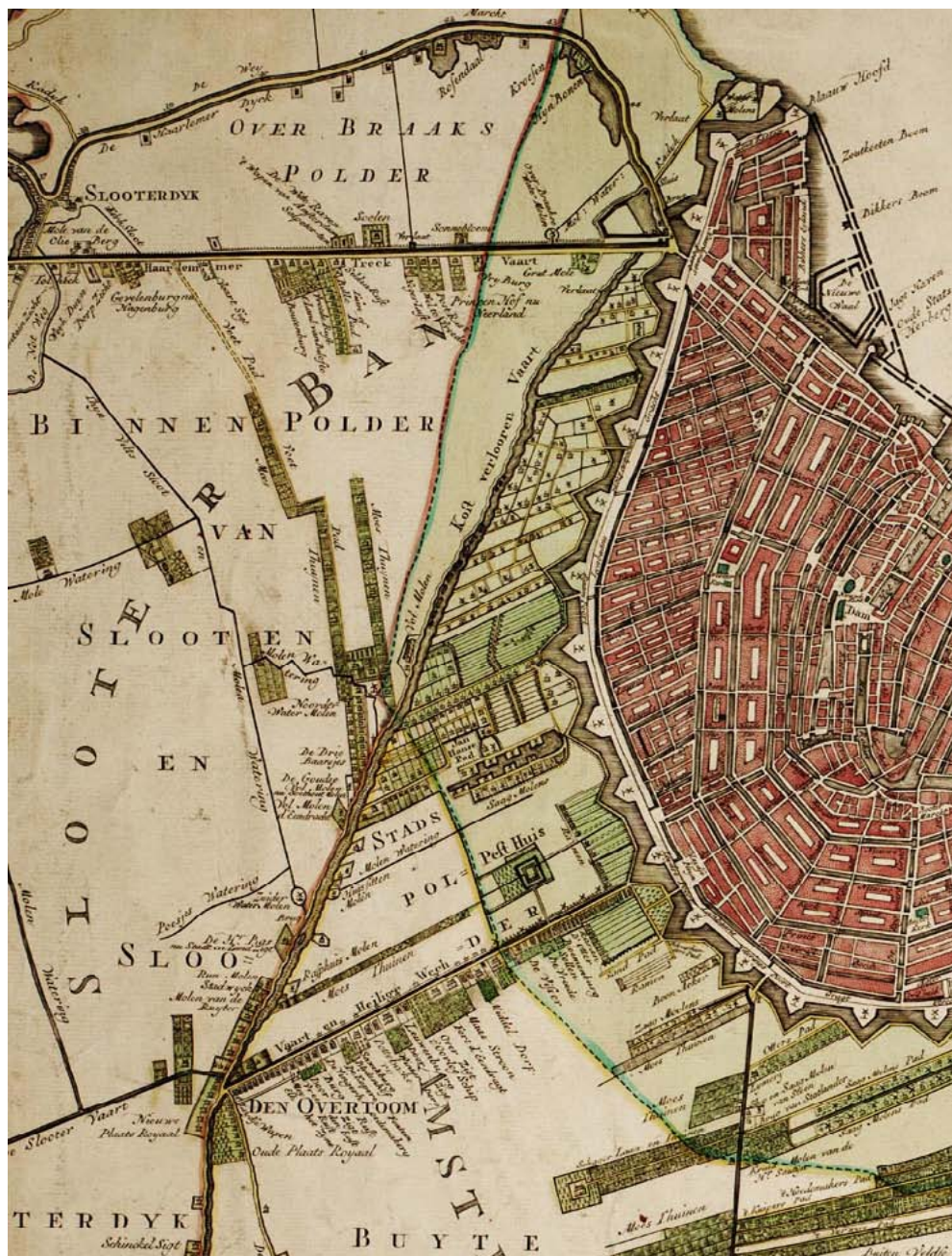


een mast tot zes meter hoog moesten probleemloos door de ophaalbruggen kunnen varen. In de 20-er jaren werd dit criterium vervangen door 'scheepsvolumen tot 2000 ton'. Alle bruggen in deze route door Amsterdam meten vandaag een doorvaartbreedte rond de twaalf meter en een doorvaarthoogte in gesloten toestand van rond de twee meter.

Theo Bakker, 2012

Boven: De nieuwste versie van de Overtoomsesluis..

Links: De laatste dagen van de Overtoomsesluis. De vervanging, de sluis aan het andere eind van de Schinkel bij de Nieuwemeer, zal in 1942 geopend worden..



Bijlage I

Vonnis 5 september 1431 gewezen door de hoogheemraden van Rijnland. Hieruit blijkt dat de wetering gezamenlijk gebied is van beide aangrenzende waterschappen.

Wij Gijlis van Cralinge heer van Voircscoten, Gerijt van Poelgheest heer van Hoehmade, Gerijt vanden Zijl heer van Purmerynde, riddersen, Boudijn van Zwieten trezorier van Holland, Jan vanden Boichorst heer van Noirticherhout, Florijs Paedzen, Meynert Claes z., knapen, hogen hyemraden van Rijnlant, doen condt allen luyden dat wij van des gemeens lants wegen van Rijnlant overdragen sijn mit Aernt Vechters z. dat hij aen genomen heeft voir hem ende voir sinen erven te maken ende te houden die hoge brede van den zeedijck gelegen bij Costverloren gelegen neffens Aernt Vechtersz. saet nu ter tijt is ter Halver weteringe to die nu Costverloren hyet erflick ende ewelijck op dat voirs. lant, duerende tot ewigen dagen toe. Ende hier voir hebben wij hoge hyemraet voirgen. van des gemeens lants wegen voirs. quijtgestonden ende gegevent quijt stelden ende geven voir ons ende voir onse nacomelingen Aernt Vechters z. voirs. ende sinen nacomelingen tot even vrien eygen alle die cade ende weteringe mit alle horen toebehoren streckende wt den Ye tot Sloterbrugge toe ende voirt die oude kade ende weteringe streckende vander Nuwer meer tot an die Nuwe weteringe to, also als die dair gelegen ende gegroyt is also groyt ende also cleyn als dat den lande van Rijnlant toe behoren plach off nu ter tijt toe behoirt te vercopen, te versetten ende sinen vryen wille dair mede te doen, behoudelick dat Jan Wouters z. ende Claes sijn soen hebben ende houden sulen [27r] tot enen vryen eygen die cade binnen dijck ende buten dijck up horen lande nu ter tijt gelegen mit half der weteringe dair an gelegen. In kenniss der wairheyt hebben wy hoge hyemr. voirgen. onsen zegelen tot enen getuge an desen breiff gehangen, int jair ons heren dusent vierhondert ende een ende dertich. [Ic Aernt Vechterszoon doe condt allen luden dat ic an ghenomen heb vanden gemeenen lande van Rijnlandt voir mi ende voor minen erven eygelijck ende ervelijck tot ewigen dagen die hoge brede vanden Zeedijck bij Aemstelredam geheten Costverloren also groot ende also cleey als hi gelegen is op mijn zaet nu ter tijt is gelegen an Costverloren streckende den voirs. dijcke zwtoostwaert ter Halver weteringe toe, dair si mi voir gegeven hebben den cadijck tot Costverloren gelijk mijn breive dair of inhouden. In kennisse der wairhede so

hebbe ic desen brief bezegelt mit minen zegel, int jair ons heren dusent vierhondert een ende dertich upten vijften dach in septembri.

Bijlage II

Vonnis uit 1433. Naar aanleiding van een dispuut tussen Rijnland en de stad Amsterdam werd vonnis gesproken door het grafelijk hof. Beide partijen claimden het gebruiksrecht van de dam in de vaarten dus de zeggenschap over die dam. De tekst geeft aanleiding tot twijfel over het ontstaan van de dam, maar de uitspraak is eenduidig: Amsterdam had geen zeggenschap over de dam. Deze tekst heeft het meest bijgedragen aan de misverstanden over de dam in de wetering.

Item so gebuerde tot eenre tijt dat die stede van Harlem horen gewairden bode alsoe Florijs Bol seynden tot Leyden bider hiemr. van Rijnlant die den hiemr. te kennen gaff, hoe die van Aemsterdam den ommedijck van Rijnlant doer hadden gesteken ende hair sacwollen doirgevoirt, ende dat sij die palen die die hiemr. in die waterscap hadden doen steken up hadden gehaelt, ende enen overslach hadden gemaect over den ommedijck, ende begeerde vander stede wegen van Harlem voirs. so sij mede dair onder beduufden dat hem die hiemr. voirs. dat onrecht woude aff nemen ende berechten bijden eede die sij den lande van Rijnlant gedaen hebben. Deden sij des niet sij wouden des over hem belclagen dair sijt sculdic waren te clagen. Dit aldus die hiemr. voirsc. horende, senden sij ter stont horen gezworen clerck ende bode upten ommedijck ende palinge voirs. ende vonden dat sij den ommedijck doir gedaen hadden ende weder to gedaen ende helt doe ter tijt een voet waters, ende veel sacwollen dair doergevoert ende die palen up getogen, des doe die clerck ende bode voirs. voirt togen tot Aemsterdam van des hiemr. wegen anden gerechte van Amsterdam om te weten vander stede van Amsterdam off dat bij hare bevele gesciet wair. Des doe die clerck ende bode enen dach besceyden wort des anderen dages voir middage upter stede huus so sij begeert hadden mitter stede te spreken vanden voirs. saken. Ende des quamen die clerck ende bode upter stede huus voir tgerecht ende vroescap die dair op die tijt saten ende seyden dat sij dair gesent waren om van hem te weten off sij bevolen hadden den ommedijck duer te steken ende voirt dair duer te voeren hoir velle ende die palen op te trecken. Des worden die clerck ende bode off hieten gaen sij wouden hem

beraden, ende doe riepen sise weder up ende dair sat Jan Heynnen z. mitten gerecht ende mitter vroescap ende hilt horen alre woirden ende seyde, ‘Den dam heeft onse stede selve aldair doen maken, wair om en souden wij die niet op doen ende toe doen alst ons genoecht om onse goede aldair doer te voeren, mar van die palen op te halen, dat is buuten ons gesciet.’ Doe andwoirde die clerck ende seyde ‘So wil ic die hiemr. seggen van uwen wegen dat dat duerstecken ende duervairt bij concent van uwer stede geschiet is.’ Ende dair andwoirde Jan Heynnen z. weder aldus: ‘Uptien dam [23v] duer te stecken ende die duervairt, dat hadden sij horen poirters geerloft ende dat stonden sij hem, mer van die palen up te halen, dat wair buyten haren wegen ende sij en bewonden hem des niet die dijcgrave ende hiemr. sochtent ende rechten an den genen die dat ghedaen hadden.’ Die dijcgrave aldus verhoorende is gecomen mit recht bijden hogen hiemr. ende heeft hier off een recht an geleit upten vier burgermeesters als voechden der stede van Amsterdam hem aenseggende mit dingtalen mit drien aen spraken, dat sij voir hem zelven ende voir horen mede poorteren ende seyde in sijn eerste aenspraeck dat sij den ommedijck duergesteken hadden ende dat vreemde water in gelaten hadden ende duervaert gemaect hadden buten oirloff vanden voirs. hiemr. ende zeyden dat sij dair an verbuert hadden elx eygen die hoechste boeten off also veel as die hyemr. wijsden dat recht wair, ende des boot hij hem der hiemrad. kennege. Ende die ander aenspraeck was die de dijcgrave dede voir den hiemr. dat sij een overslach maecten aldair upten voirsc. ommedijck doir die waterscap van Rijnlant buuten oirlof ende concent vanden hiemr. ende zeyde dat sij dair an verboirt hadden sij ende hair mede poirteren elcx eygen die hoechste boeten off wes die hiemr. wijsden dat recht wair ende des boot hij hem die hiemr. keningen. Ende die derde aenspraeck die de dijcgrave voirs. dede was aldus dat sij ende hoir mede poirten die palen up getogen hadden die de hiemr. hadden doen steken in des lands waterscap buuten oirloff ende concent vanden hiemr. ende zeyde dat sij dair an verbuert hadden voir hem ende voir horen mede poirteren van elke eygen die hoichste boete off wes die hiemraet dair of wijsden dat recht wair ende des boot hij hem die hiemraden keningen. Dair op dien tijt quamen die burgermeesters van Aemsterdam ten vrienden dage mit Ruuys Jacob z., dair Ruuys up die tijt geerde of hij verandwoirden mochte voir die burgermeesters van Aemsterdam sonder begriip van boeten, dair him off ge-

wijst wort dat hijt wel doen mocht also verre alst hem die burgermeesters stonden die up die tijt ja zeyden. Ende dair andwoirde hij van der stede wegen dat sij dair niet sculdich en waren te andwoirde te staen ende des ontsuldich waren na wt [24r] wysinge deser na gescreven cedul, ende dair up gingen sij ander hiemrade kenningen gelijk hem die dijckgrave boot. Dit is der poirtmeesteren andwoird van Aemsterdam tegens den dijckgrave des hogen hyemr. van Rijnlant ende seggen dat sij des alingen onsculdich sijn van alle der aentichte die hem die dijckgrave betyet in sijnre aensprake bij reden, want sij horen poirteren niet gehieten noch geoirloft en hebben die slusen up te doen twater wten Ye in te laten lopen dat oick niet gesciet en is noch vanden poirteren geconsenteert, ende en hebben oick niet gehieten den dam anden Heiligen wech doir te steken noch enich palen dair up te halen om enich goet dair duer to voeren of over den voirs. dam te slepen, mer dair is van outs een overtocht geweest, als den goeden steden van Delft, Leyden ende menich goet coepman wel weten, ende off dair enich goede meer over getogen waren buten concent der poirtmeesteren voirs. dair hadde hem die noot toe ghedrongen, want die stede van Harlem ons liefs genadich heren ende vrouwen stroom den poirteren van Aemsterdam voir Sloten, hoe wel die voirs. dam dair eertijts geleyt is bij oirlof ende concent des hogen hiemr. ende oic becosticht vanden poirter van Aemsterdam. Oyc so en is die voirsc. dam geen onmedijck ende die hemrade en hebben dair sluse, dijck, dam, lant noch wateren, ende die voirs. dam is dair doen leggen om dat twater der poirteren lant van Aemsterdam niet belopen en soude, ende die dam dair des dijckgrave aenspraeck off ruert is buuten des dijckgrave ende hogen hiemr. bedrive gelegen dair die dijckgrave mitten hogen hiemr. geen bewijn en hebben noch nye en hadden ende oick nye gezien noch gehoirt en is bij mants leven off bij lants leger noch bij onsen ouderen tijden dair men off weet te seggen, dat yeenich poirter van Amsterdam aldus aen getaest oft gemoeyt wort van enich dijckgrave voirs. of hiemr., ende willen des hair onsculde doen als recht is, ende seggen dat sij mit recht tot haren onsculde comen zullen also sij staen up enen vrien bodem ende onverwilcoirt, ende die dijckgrave voirsc. scepen noch scepen tuch op hem en heeft ende zeggen dat hem die dijckgrave mit recht niet sculdich en is te verwinnen of mit enich [24v] tuge over te gaen dan mit scepen tuch. Ende also dese voirs. dam der voirgen. stede poirteren van Aemsterdam toe behoirt ende

oock niet gelegen en is binnen den mercken of scouwen van Sparendam, so seggen die voirsc. poirtmeestern dat sij dair off voirden dijckgrave voirs. mogelijk tot genen recht staen en zullen, want die dijckgrave noch hiemr. geen bewint sculdich en sien te hebben noch nye en hadden. Voirt seggen die poirtmeesteren noch hier en boven dat sij noch hoir poirteren voirden dijckgrave noch voirden hyemr. niet sculdich en sien te recht te staen bij deser reden, want die stede Amsterdam goede hantvesten vander grafelicheyt van Hollant heeft die hem van onsen geduchten here van Boirgonen ende van onser genadige vrouwen van Hollant geconfirmeert sijn, welke hantvesten begripen: Eerst in enen punt datmen genen poirter van Amsterdam noch sijn goet bezeten en mach voir scade off voir scoude onverwilcoirt binnenden Masen wtgenomen in vrien steden, ende so wair der poirteren goet gelegen is, dat en sel nergent ongelt geven dan binnen Amsterdam dan dijck, dam, wech, wateringe ende sluusgelt of dier gelijk. Ende des plechtmen enen ygeliken poirter een weet te doen te comen off te zenden inden ban dair sijn goet gelegen is, ende dair plech die stede ende die andere hoir mede poirteren vrij ende onbecomert of te wesen. Item noch een ander hantveste houdende in enen punte datmen genen poirter van Aemsterdam en sal noch en mach besetten, becommen noch aenspreken nergent inder grafelicheyt lande bynoorden der Mase van enich broecken dan binnen der stede van Amsterdam ende die bruecken binnen der stede van Aemsterdam te berechten ende dair te eynden na vonnisse der scepenen. Ten wair datmen bevonde vechtenderhant off mit dieflike goede drivende off dragene, off dat hij brueckede in enigen vanden drien steden gelijk die poirtmeesters voirs. dat wel bewijsen mogen. Ende is dat sake dat die dijckgrave ende hoge hiemr. voirs. hem vermeeten ouder hantvesten te hebben, so seggen die poirtmeesters dat dat der stede mit recht niet tegens dragen en mach want die broecken ende boeten onser genadigen here van Borgonen ende onser [25r] genadigen vrouwen van Hollant aen gaen ende onse genadige here ende vrouwe voirn. noch mogende sijn hantvesten te geven den genen die sijts gunnen vander horen ende sij oock also mogende sijn ende also goet recht hebben binnen der stede van Amsterdam als dair buten ende also die grafelicheyt der stede mit goeder hanvesten over gegeven heeft aldair te berechten datter mogelijc nyement verder in te zeggen en heeft. Voirt so seggen die poirtmeesters dat sij also goet recht hebben vander stede wegen te antwoirden

voir horen poirteren als een wairs man van enen doerp die voir die gemeen buyr antwoirt ende die voir staet up eenre boet ende zeggen al wairt sake dat-ter boeten verbuert waren dat sij voir horen poirteren andwoirden mogen ende die voirstaen met gesamender hant up een boet also wel als een wairsman van sinen buyren doen mach ende andwoirden dair mede behoudelic der stede van Aemsterdam hoir hanvesten. Item hier up antwoirde die dijkgrave ende zeyde dat alle dese voirs. punten ende antwoirden van die van Aemsterdam hem an sinen recht niet dienen en souden want die hiemraders hantvesten ouder sijn dan die hantvesten van Aemsterdam ende dat den voirn. dam ende omedijck ende waterganc gelegen is indie waterscap van Rijnlant ende dat sijt sculdich sijn te beteren na wtwijsinge der hantvesten ende vonnesse des hiemr. ‘Item so alle rechtdage ende steden dair of ten vtersten dage gecomen sijn ende wij hiemr. van Rijnlant vermaent sijn vanden dijkgrave van mijns genadichs heren wegen die kenningen te uten so sij ten utersten dage gecomen sijn als voirs. is, so hebben wij die kenningen gewtet ende wt spreken in alre manieren hier na gesc. Eerst so die dijkgrave van mijns heren wegen die van Aemsterdam toe spreect dat sij den omedijck mit craft doir gesteken hebben, ende Jan Heynen z. in yegenwoirdicheyt sommegen van gerecht ende vroescap vpter stede huus van Amsterdam van hore stede wege geseyt ende geliet heeft voir onsen gezworen clerck ende gezworen bode die wij dair om aldair gesent hadden dat dat voirs. doirstecken bij horen concent gesciet is ende die van Aemsterdam [25v] die doirvairt zelve voir ons gelijkt hebben, so geven wij dair om den dijkgrave die keninge gewonnen ende die van Aemsterdam verloren. Ende also dit mit craft gesciet is, so zullen sij na des dijkgraven aenspraeck dair voir geven voir hem ende voir horen poirteren een hoge boete. Ende also die dam na hoir selfs verlyen duergesteken is bij horen goetduncken, so zullen zij dair voir geven voir die gene die dat gedaen hebben ses die hoechste boeten. Ende voir all die gene die tot kennesse der hiemr. hoir goet gevoirt hebben doen voeren duerden omedijck voirs., dair zullen die voirs. stede voir geven voir elken man x lb. Item die ander aensprake die die dijkgrave doet vanden overslaen wijsen wij want die burgermeester van Aemsterdam voir ons geseyt heeft dat hij sijn sacken dair over geslagen heeft, so geven wij den dijkgrave die kenningen gewonnen ende die van Aemsterdam verloren, ende dat die burgermeester dair an verbuert heeft x lb. ende desgelijc alle die gene die tot

kennisse der hiemraderen dair over geslagen hebben die zullen ellix geven x lb. Item die derde aensprake die den dijkgrave doet up die van Aemsterdam is dat sij die palen die staken inden waterganc geheten Costverloren mit craft wtgetogen zouden hebben buten oirlof vanden hiemr. ende want die dijkgrave dat niet bij gebracht en heeft als hij hem vermeten heeft, soe geven wij den dijkgrave die kenning verloren ende die van Aemsterdam gewonnen in manieren hier na gesc., dat is te weten soe wie ter kennisse vander hiemr. dair in betuucht wort, die sel dair voir geven also alst mit cracht gesciet is elx die hoechste boeten.’

Bijlage III

Vonnis 5 juli 1437, waarin sprake is van het slopen van de sluis in de Kostverlorenvaart

Anno xxxvii tot meye. Item Clais Jan Wouters z. sal hebben ende houden den kadijk op sijn lant gelegen bij Costverloren tot eygen ende ewigen dagen, ende dair voir sal hij weder hebben ende houden voir him ende sijn erven den dijk tot Costverloren, te weten vanden zwtoost eynde in ant enden van sinen dijk totter Halver wateringe toe, dats te verstaen aldair die leste sluse van Costverloren lach ende op gebroken wort, ende aldair brieven of geven ende nemen als dat behoirt. Hier waren bij burghermeesteren van Aemsterdam Ruus Jacobs z., Auwel Pieters z. ende Jan Bet, ende sijn oude voirwairden salmen verclaren bij Auwel ende Reyner [Reynerszoon].

In deze stukken staat “v” soms voor de letter “u” en de “w” voor “ui”. De cijfers tussen blokhaken staan voor het bladnummer van de originele akte, “v” voor verso (=achterzijde).

De topografische bijzonderheden van Amsterdams ontwikkeling

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^e-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, I. H. van Eeghen 1955
- Het Kartuizerklooster Sint Andries ter Zaliger Haven
- In den Uutersten Nesse bider Amstel; Kloosters en 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
- Schuilkerken in Amsterdam, Anneke Huijser
- 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
- * Molens in 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

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

- Geschiedenis van het Leidseplein en Hirsch & Cie
- De geschiedenis van de Haarlemse tram (NZH)
- De geschiedenis van de Waterlandse tram (NHTM)
- Straattypen en standwerkers
- Straathandel
- Stadschroniqueurs in de 17^e en 18^e eeuw
- Topografische tekenaars in Amsterdam
- Topografische fotografen in Amsterdam
- Amsterdamse architecten
- Wereldtentoonstelling van 1883
- Samuel Sarphati, visionair en entrepreneur
- Casino, Muis Sacrum en Huize Bob
- Van Liesveldsche Bijbel tot Beursplein 5: Bible Hotel
- Brouwerij De Hooiberg & Die Port van Cleve
- Nederlandsche Scheepbouw Maatschappij
- Pleisterbeeldengieter Carel Sartori, Anneke Huijser

Amsterdam havenstad

- Zeehaven in beweging, alle locaties tot WOII
- Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeneiland
- * Opkomst der Amsterdamse haven, W. H. M. de Fremery
- * Geschiedenis Amsterdamse scheepsbouw, Dr. L. van Nierop
- * Scheepsbouw te Amsterdam in vroeger eeuwen, F.G.M. Douwes
- Van Petroleumhaven tot grootste benzinehaven ter wereld

Stadsuitleg 1578-1596

- Stadsuitleg en de omringende waterschappen en gemeenten
- 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
- Masterplan of toeval? Over de Derde en Vierde Uitleg

- Die Verheelinghe; geschiedenis van de Leidsegracht
- De Amsterdamse schans en bolwerken
- De Trapjesschans, een nijver stukje Schans
- Geschiedenis van het Leidseplein en Hirsch & Cie
- 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
- Huisnummering in Amsterdam (1796-1876)
- Stadsontwikkeling en de politiek
- Spaarndammerbuurt en Zeeheldenbuurt
- Van Smalle Pad tot Planciusstraat
- Het Museumkwartier en de Waskaarsenfabriek
- Stads- en Godshuispolder, een stukje Amsterdam in de polder
- De Da Costabuurt en de Réveilbeweging, Ria Scharn
- * Westerplantsoen in de Zeeheldenbuurt, A. Huyser
- * De wet kent geen steden, Drs. J. P. Janse, 1992 (annexatie Nieuwer-Amstel)
- * Dorpse straten in de stad, Ph. Spangenberg 1995-1996
- Het IJ en de IJpolder

Amsterdam-Noord

- Volewijkenlanden en Buiksloterham, de ruggegraat van Noord
- De geschiedenis van de Waterlandse tram
- Industrie Buiksloterham door Wim Huissen
- ENTOS door Wim Huissen
- ELTA door Wim Huisen
- Nederlandsche Scheepbouw Maatschappij door Ruud van der Sluis

Verkeersdoorbraken

- Damstraat-Paleisstraat 1865-1914
- Raadhuisstraat 1894-1897
- Vijzelstraat 1917-1935
- Weesperstraat 1959-1969; de Wibaut-as

Amsterdam en het water

- Amsterdams Waterstaat
- Raadselachtige waterwerken
- Sluizen, keringen en duikers in Amsterdam
- Donkeresluis
- 't IJ, van getijderekreek via waterwolf tot droogmakerij
- Van open havenfront tot Open Havenfront
- De geschiedenis van de Kostverlorenwetering en de overtoom
- Aanloop tot het Noordzeekanaal, Amsterdam op z'n smalst

Diversen

- Hoe komt de Mirakelbrug aan z'n naam?
- Remonstrantenkerk, de Rode Hoed
- Metamorfozes, wat stond hier vroeger ook alweer? Ria Scharn
- Sint Pietershal in de Nes
- Pakhuis Oostenburg, Fons Baede
- Nieuwe Doelenstraat, Robert Raat
- Regeringsjubileum Willem III in 1874, Paul Graalman
- * Ons Gouden Vondelpark, gedenkboek t.g.v. 50-jarig bestaan in 1914

Jaarboeken, enzovoort

- Index quizpagina's 2014 en later, met kleinere onderwerpen
- Jaarboek 2015, 50 opstellen over Amsterdamse items
- Jaarboek 2016, 11 opstellen, idem
- Jaarboek 2017, 6 opstellen, idem
- Jaarboek 2018, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2019, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2020, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2021, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2022, 8 opstellen, idem (komt herfst 2023)