KOSTVERLORENVAART

door: Geri van Ittersum

Amsterdam heeft heel wat te vieren dit jaar: de troonswisseling op 30 april, de heropening van het Rijksmuseum, het 125 jarig bestaan van het Concertgebouw en niet te vergeten 400 jaar Grachtengordel. Te midden van al deze festiviteiten is het niet verwonderlijk dat het 600 jarig bestaan van de Kostverlorenvaart aan de aandacht ontsnapt. Jammer, want het kanaal heeft een boeiende historie.

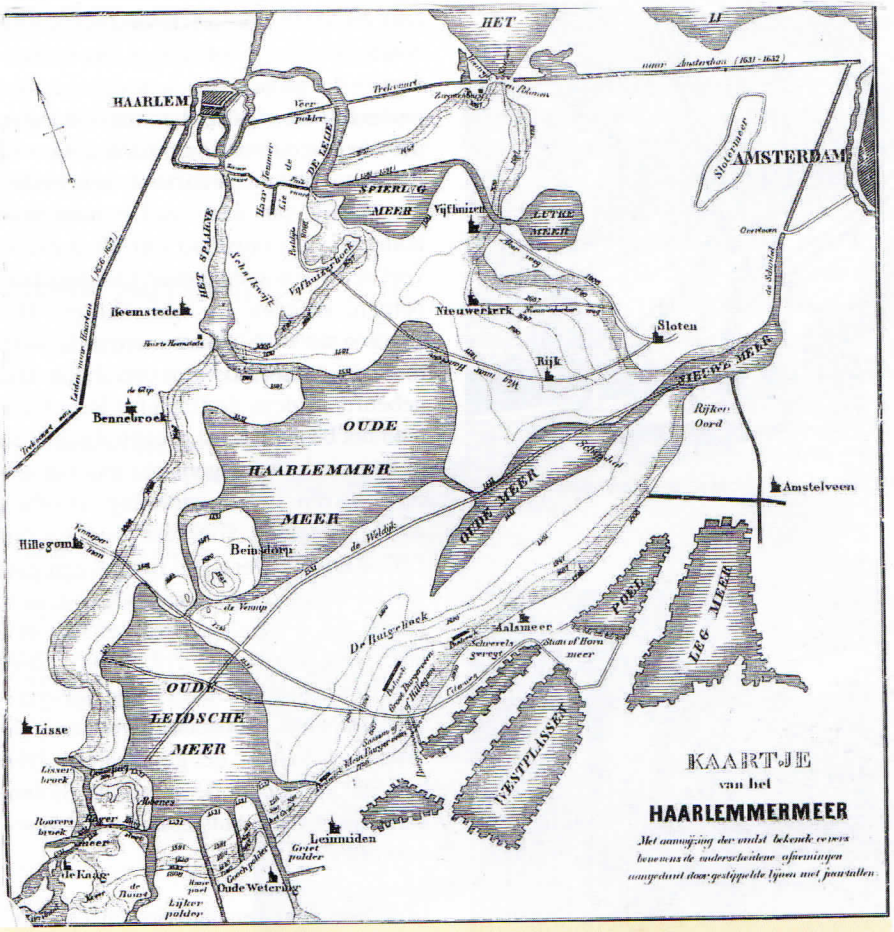
Kostverlorenvaart

Gegevens:

- Onderdeel van de vaarroute van het IJ naar de Ringvaart Haarlemmermeer
- Ouderdom: 600 jaar
- Lengte: 3 km. (tussen Kattensloot en Overtoomsesluis)
- CEMT klasse: IV
- Beheerder: Waternet
- Aantal bruggen: 4

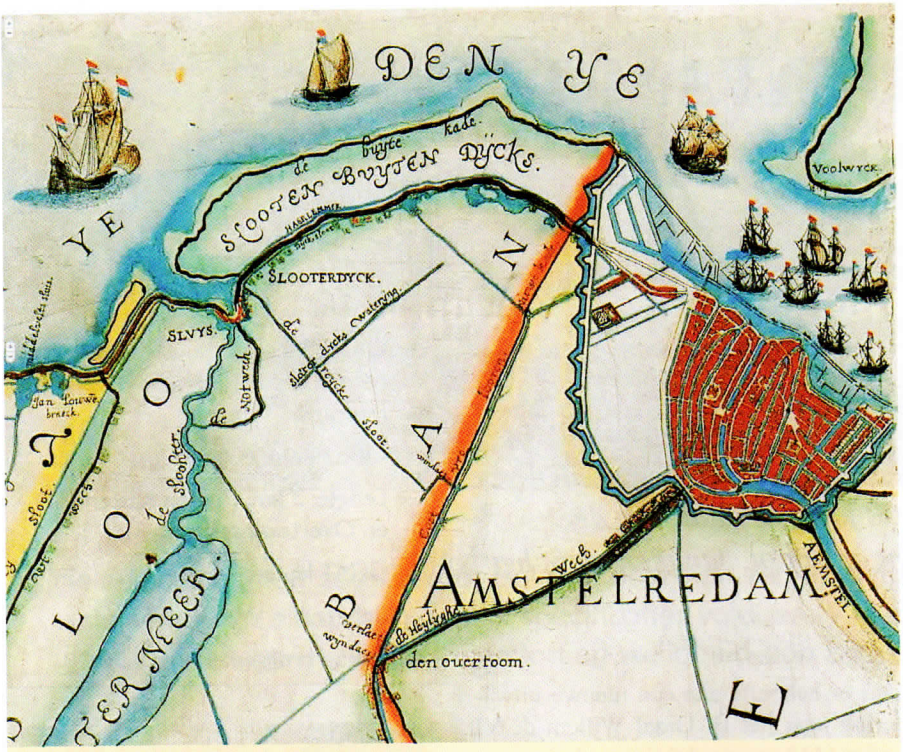
WEGGEGOOID GELD

Het Hoogheemraadschap Rijnland ging al in de late Middeleeuwen over de waterhuishouding van het gebied ten westen van Amsterdam, een veengebied met meren. Het gebied waterde via het Spaarne af op het IJ. Door inklinking van het veen en het groter worden van de meren, was er behoefte aan een nieuwe uitwatering naar het IJ. Graaf Willem de VI gaf in 1413 een machtiging tot het graven van een dergelijke wetering 'streckende uit Amstelremeer voorbij den Heyligenwech besijden den Carthusers opgaende ende uytwaterende in Den Tye'. Het Amstelremeer is het huidig Nieuwe Meer en vormde samen met andere meren de Haarlemmermeer. Hierop mondde het riviertje de Schinkel uit. De wetering zou de Schinkel met het IJ verbinden. De aanleg van deze wetering leidde tot behoorlijk wat commotie. Bij de monding van de wetering in het IJ werd namelijk een spuisluis in de Spaarndammerdijk aangelegd. Dat was zeer tegen de zin van Amsterdam, dat bang was dat in oorlogstijd de vijand via deze sluis de stad onder water zou kunnen laten lopen. De Amsterdammers legden daarom een dam achter deze sluis om dit te voorkomen. De wetering verloor daardoor zijn functie. De investering was dan ook voor niets geweest. De 'Cost' was 'Verlooren'. Dit verklaart meteen de naam Kostverlorenwetering, die later toen men er ook op



Kaart van de Haarlemmermeer van 1740. Te zien is dat de Haarlemmermeer, die rond 1850 werd drooggelegd, toen uit meerdere meren bestond, waarvan het Nieuwe Meer er een was. Te zien zijn de Schinkel en de Kostverlorenvaart en bovenin de Trekvaart naar Amsterdam' (Haarlemmertrekvaart, gegraven in 1631-1632).

KAART RWS



Kaart van 1612 van Floris Balthasar. De rode lijn is de grens tussen de hoogheemraadschappen Rijnland en Amstelland. De Kostverlorenvaart ligt op deze grens. Te zien zijn ook de Overtoom en de Heiligewegsvaart (later ging deze de Overtoomse vaart heten). De kaart is een soort ontwerptekening voor de zogenaamde Derde Uitleg van Amsterdam, een uitbreiding naar het Westen, waarmee de aanleg van de Grachtengordel begon.

Deze tekening van Reinier Nooms van de Overtoom laat zien hoe een groot schip overgehaald werd (omstreeks 1650).

Tekening van de Overtoomsesluis uit 1909 van Herman Misset. Rechts is de windas te zien van de overtoom naar de Slotervaart.

ging varen Kostverlorenvaart ging heten; maar dat ging niet zonder slag of stoot.

NOG MEER RUZIE

Amsterdam zag mogelijkheden om via de wetering en de Haarlemmermeer een kortere vaarverbinding met Leiden en Gouda te krijgen. De Heiligewegssloot werd verbreed tot de Heiligewegsvaart en doorgetrokken naar de Kostverlorenwetering. Haarlem was dit een doorn in het oog want hiermee raakte het tolinkomsten kwijt omdat zo minder scheepvaart via het Spaarne kwam. Het plaatste daarom palen in de wetering om de scheepvaart te verhinderen, die Amsterdam er vervolgens weer uithaalde. Er kwam in 1433 een rechtszaak van, die Amsterdam verloor. Haarlem kreeg zelfs het recht om een dam aan te leggen in de Kostverlorenwetering op de plaats waar deze uitmondde in de Schinkel.

DE OVERTOOM

Pas in 1514 kreeg Amsterdam van Rijnland een vergunning om schepen over de dam te laten passeren (een overtoom). Haarlem moest voor de installatie zorgen en Amsterdam voor de bediening. Haarlem hield de constructie expres sober, zonder windas en rollenbaan, om te voorkomen dat grote schepen de dam zouden passeren. De Amsterdammers moesten de schepen daarom met mankracht over de dam trekken, waarvoor een bedieningsploeg van soms wel twintig man nodig was. Er ontstond vanzelfsprekend veel bedrijvigheid op deze plek met herbergen, kroegen en werkplaatsen. Het zou nog tot 1808 duren voordat de overtoom door een sluis werd vervangen. Dat gebeurde tijdens de Bataafse Republiek toen het bestuur werd gecentraliseerd en er een einde werd gemaakt aan het geruzie tussen steden onderling. De sluis werd aangelegd voor een bedrag van *f* 87.000. Het werk zou binnen een jaar gereed moeten zijn, maar door tegenslagen bij de aanleg werd het met een jaar vertraging opgeleverd. Niets nieuws onder de zon dus. De rekening was voor de gemeente Amsterdam hoewel de sluis niet binnen de gemeentegrenzen lag. Het viel onder de gemeente Sloten, dat in 1921 door Amsterdam werd geannexeerd.

In de loop der jaren nam het scheepvaartverkeer toe en werden de schepen groter en voldeed de sluis niet meer. In 1942 werd er bij de monding van de Schinkel in het Nieuwe Meer een nieuwe sluis

FOTO: GERI VAN OTTERSUM

Het begin van de Kostverlorenvaart. Rechts de afbuiging van de huidige vaarroute naar de Kattensloot en de Singelgracht. Links de oorspronkelijke voortzetting van de vaart richting IJ.

gebouwd, de huidige Nieuwe Meersluis. De oude sluis werd gesloopt. De brug bleef en heeft de naam Overtoomsesluis behouden.

STAANDE MAST ROUTE

Het is een misverstand te denken dat de Staande Mastroute een recent begrip is uit de recreatievaart. Al in 1870 werd besloten tot de aanleg van een vaarroute met alleen maar beweegbare bruggen tussen het IJ en de Zeeuwse wateren. De Kostverlorenvaart maakte deel uit van deze route. Er was alleen nog geen goede verbinding met het IJ. Daarom werd de Kattensloot, die de Kostverlorenvaart verbindt met de Singelgracht, verbreed en het Westerkanaal tussen de Singelgracht en het IJ gegraven. Zo ontstond de nu nog druk gebruikte Staande Mastroute voor zeilschepen en hoog transport. Vanwege de spoorbruggen met intensief treinverkeer is de passage door Amsterdam alleen 's nachts in konvooivaart mogelijk.

Het oude marineschip de Schorpioen liep op 23 juni 1982 vast in de Wiegbrug. Volgens de gegevens van de kapitein zou de brug breed genoeg moeten zijn, maar dat bleek niet helemaal te kloppen. Het duurde meer dan twintig uur voordat het schip kon worden losgetrokken. Ondertussen trok het veel bekijks.

DE BRUGGEN

Amsterdam heeft zijn bruggen genummerd. Nummer 1 is de brug in het Muntplein. Vandaar uit werden de bruggen naar buiten verder genummerd. Inmiddels zijn er meer dan 2000. Over de Kostverlorenvaart, het huidige vaarweggedeelte tussen de Kattensloot en de Schinkel, liggen achtereenvolgens:

- de Van Hallbrug (nr. 171), genoemd naar de Amsterdamse advocaat en latere minister van Financiën Floris Adriaan van Hall.
- de Beltbrug (nr. 324), genoemd naar de gemeentelijke vuilnisbelt die daar tot 1888 heeft gelegen.
- de Wiegbrug (nr. 173), vroeger een houten brug, die Tolbrug heette. In 1904 kwam er een stenen brug, zodat de tram er ook overheen kon. Dat ging niet gemakkelijk, want eerst was

FOTO: GERI VAN ITTERSUM

De NADIA is de Kinkerbrug gepasseerd en vaart richting IJ.

er geen bovenleiding op de brug. De trambestuurder moest dus flink vaart maken om de overkant te halen. Soms mislukte dat en bleef de tram steken en moest hij wachten op de volgende tram. Die kon hem dan een duwtje geven. In 1927 kwam er een beweegbare bovenleiding en was dat probleem uit de wereld. De brug wiegde nogal heen en weer als hij open ging, vandaar de naam.

- de Kinkerbrug (nr. 166) Johannes Kinker (1764-1845). Nederlandse dichter, schrijver en filosoof.
- de Overtoomsesluis (nr. 199), zoals al gezegd, genoemd naar de sluis die hier heeft gelegen.

Het zijn allemaal basculebruggen. De Van Hallbrug, de Beltbrug en de Kinkerbrug zijn ontworpen door Piet Kramer (1881-1961). Hij was een van de vooraanstaande architecten van de Amsterdamse School en besteedde veel aandacht aan het smeed- en beeldhouwwerk op bruggen. Hij werd ook wel de 'edelsmid der bruggen' genoemd en bouwde meer dan 300 bruggen.

DE BEROEPSVAART

Kort na de aanleg van de sluis, in 1811, werden er 8137 vaartuigen geschut. Vorig jaar passeerden er bij de Nieuwe Meersluis 2450 binnenvaartschepen. Een er van is de ANDANTE van schipper Jan Spaans. Hij vaart al jaren door Amsterdam, voornamelijk met ophoogzand voor infrastructurele werken in de omgeving. Er is nu weinig werk meer vanwege de crisis. De brugbediening is er niet op vooruit gegaan vindt hij. „Vaak is er gecombineerde bediening, waardoor je achter een brugwachter op een brommertje aan moet varen, om nog maar te zwijgen van de spertijd". Regelmatig is zijn schroef vastgelopen want „ze gooien daar alles in het water tot fietsen en matrassen aan toe." Ook schipper Peter Vervenne van de LUDOVICUS, die al 44 jaar door het kanaal vaart, is niet te spreken over het beheer van de bruggen. „Als de stalen bruggen bij warm weer uitzetten komen ze vast te zitten en blijft de brug gesloten. Vroeger pompten ze er dan koud water over heen. Nu mag dat niet meer vanwege milieuregels". Hij is nu al bang voor de automatische bediening die in 2017 moet zijn ingevoerd. „Gevaarlijk, ze lopen met kinderwagen en al onder de slagbomen door. Bij zowat elke brug is een kroeg waar de jeugd 's nachts op het terras zit en dan leggen ze een fles of zo op de sluitpaal, waardoor de brug niet open kan". Hij voorziet dat

FOTO: GERI VAN ITTERSUM

Opening van de Overtoomsesluis. De beheerder tracht de wachtenden mild te stemmen door te wijzen op het milieueffect: 1 schip = 50 vrachtwagens.

FOTO: GERI VAN ITTERSUM

Molen De Otter.

de vaartijd daardoor te lang gaat duren en men de lading in de havens over gaat slaan op vrachtwagens en dan is het helemaal gedaan is met de beroepsvaart op het kanaal.

De fietsers en automobilisten die voor de Overtoomsesluis staan te wachten zullen er niet rouwig om zijn. Ze vinden de schepen maar lastig. Een paar minuten oponthoud. Misschien een gelegenheid om zich voor te stellen welke taferelen zich hier in de afgelopen zes eeuwen hebben afgespeeld.

Bronnen:
De historische gegevens, de kaarten en tekeningen zijn ontleend aan het artikel 'Kostverlorenvaart en de Overtoom' van Theo Bakker (2012).

De foto van de SCHORPIOEN komt uit het Historisch archief De Baarsjes. De overige foto's zijn van de auteur.

Overige bronnen: Historische Vereniging Amsterdam, Werkgroep Historie Sloten-Oud Osdorp, Stadsarchief Amsterdam en Waternet. ◆◆◆

Molen De Otter

Wie nu door Kostverlorenvaart gaat ziet nauwelijks iets terug van de rijke historie. Hoge wooncomplexen rijzen op langs de kades. Daartussen, vlakbij de Beltbrug, valt de molen De Otter erg op. Het is de laatste getuige van de levendige houtindustrie die hier van de 17-de tot eind 19-de eeuw gevestigd was. Gunstig gelegen aan de vaart voor het houttransport en aan de toenmalige stadsrand voor voldoende wind. De zaagmolen dateert van 1631 en is de oudste van het type paltrokmolen in ons land. De Stichting die de molen met vrijwilligers beheert zou de molen graag verplaatst zien omdat de gebouwen te veel wind wegvangen. De bewoners en het stadsdeel willen de molen liever als historisch monument op deze plek handhaven. Er volgde een aantal rechtszaken hierover, maar het laatste woord is er nog niet over gezegd. Vooralsnog blijft de molen staan, maar hij is inmiddels wel buiten bedrijf en het geheel oogt erg bouwvallig.