

VERSLAG

VAN

HET ONDERZOEK

NAAR DEN FEITELIJKEN EN REGTSTOESTAND DER VAARTEN,

aan Gedeputeerde Staten opgedragen bij besluit der
Staten van 21 Julij 1880, n°. V.



t.
8

J. oct.
1058



14
7801058

VERSLAG

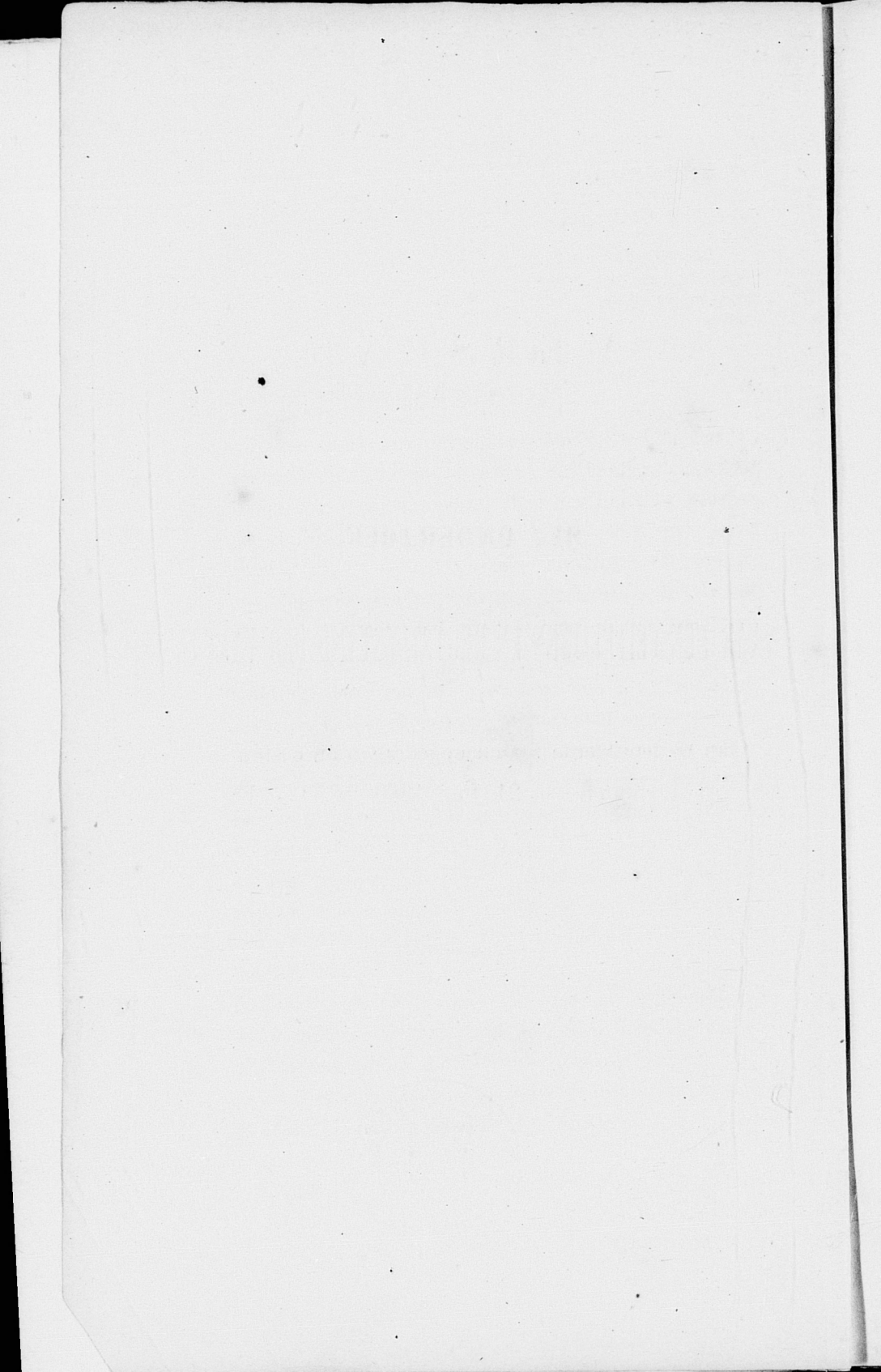
VAN

HET ONDERZOEK

NAAR DEN FEITELIJKEN EN REGTSTOESTAND DER VAARTEN,

aan Gedeputeerde Staten opgedragen bij besluit der
Staten van 21 Julij 1880, n°. V.





B. N^o. 3070 (1ste Afd.)

G. S. N^o. 2.

ONDERWERP:

Onderzoek naar den feitelijken en regtstoestand der vaarten.

's Gravenhage, 12 October 1881.

Toen in Uwe Zomervergadering van 1880 het verzoek van den Raad van *Leiden* — om het Zuidhollandsch gedeelte van het van ouds bestaande jaag- of trekpad, langs den *Rijn*, dat van *Utrecht* naar *Leiden* loopt, namens de Provincie over te nemen — in handen eener Commissie werd gesteld, gaf het die Commissie aanleiding om in haar rapport den toestand der vele wateren in dit gewest ter sprake te brengen. Bij die Commissie rees de wensch, dat de Staten dezelfde zorg zouden wijden aan de vaarten in deze Provincie, welke tot communicatie dienen, als zij met zoo goede resultaten geschonken hadden aan de wegen, en de noodige bepalingen zouden maken, om in een geregeld en behoorlijk onderhoud van die vaarten te voorzien en daarvoor, zoo noodig, ook de noodige politievoorschriften vast te stellen. Dientengevolge werden wij bij Uw besluit van 21 Julij 1880, n^o. V, uitgenoodigd om, in verband met het in het rapport der Commissie aangevoerde omtrent het onderhoud en de politie, een onderzoek in te stellen naar den feitelijken en regtstoestand der vaarten in dit gewest, die voor het algemeen verkeer van belang zijn te achten, en het resultaat van dit onderzoek aan U mede te

*Aan de Staten der Provincie
Zuid-Holland.*

deelen met zulke voorstellen, als waartoe wij mogten meenen dat dit aanleiding kan geven.

Nu wij ons van deze opdracht gaan kwijten, veroorloven wij ons vooraf eene afbakening van onze taak.

Zij omvat in de eerste plaats een onderzoek naar de onderhoudspligtigen der vaarten.

In dit gewest zijn echter tal van wateren, die alle meer of min de scheepvaart ten goede komen, doch nimmer voor de scheepvaart zijn ingerigt. Hunne hoofdbestemming is bevordering der waterloozing, en dikwijls danken zij alleen aan dit doel hun aanzijn. Zij zijn of boezemwateren der groote waterschappen of ringvaarten van droogmakerijen, of in een enkel geval ook bovenboezems van polders. Nu die wateren er eenmaal zijn, maakt ook de scheepvaart er gebruik van, maar de scheepvaart blijft hier iets accessoirs. Er is geen ander beheer en geene andere onderhoudsplicht dan in het waterschapsbelang.

Uit den aard der zaak moeten deze wateren buiten beschouwing blijven bij het onderzoek naar de onderhoudspligtigen der vaarten. Er is toch niemand, die betreffende die wateren in het belang van het verkeer eenige verplichtingen heeft. Onder „vaarten” zijn dan ook eigenlijk alleen te verstaan die wateren, welke in het belang der scheepvaart zijn gemaakt, of daarvoor zijn ingerigt. Ons onderzoek naar den onderhoudsplicht is dus tot deze „vaarten” beperkt.

Buiten onze beschouwingen vallen natuurlijk ook die vaarten of kanalen in ons gewest, die bij het Rijk

in beheer en onderhoud zijn, nl. *de Linge, het Zederikkanaal, de gekanaliseerde IJssel en het kanaal door Voorne.*

De eigenlijke vaarten vormen de hartaders van het verkeer te water. Zij verbinden de Maas-steden: *Rotterdam, Delfshaven, Schiedam, Vlaardingen en Maas-luis met Delft, 's Gravenhage, Leiden, Haarlem; Leiden met Utrecht, en den Rijn met den IJssel en met Amsterdam of het IJ en de Zuiderzee* (1).

Reeds dadelijk vestigen wij er de bijzondere aandacht op, dat alle vaarten in dit gewest, die wij zullen behandelen, behalve aan het verkeer, tevens als boezemwateren aan de waterschappen ten goede komen. Ten gevolge van deze dubbele bestemming zijn zij van ouds het onderwerp van tweëerlei zorg. Elke regeling dezer materie zal met deze omstandigheid rekening hebben te houden, en hebben te waken dat de boezembeheerders evenals van ouds her in staat blijven de hun opgedragen taak te vervullen.

Onderzoek naar den onderhoudspligt.

In de eerste plaats zullen wij hier het onderzoek laten volgen, dat wij naar de onderhoudspligtigen der vaarten hebben ingesteld. Van elk der vaarten, die voor het algemeen verkeer van belang kan geacht worden, zullen wij, ten einde de verplichtingen tot onderhoud kunnen blijken, beknopt de geschiedenis

(1) De hierachter gevoegde staat — Bijlage I — getrokken uit de door het Ministerie van Waterstaat uitgegeven statistiek der scheepvaartbeweging in 1880, geeft een denkbeeld van het drukke verkeer.

mededeelen. Ten einde echter niet voortdurend in herhalingen te moeten vervallen, veroorloven wij ons een kort geschiedkundig overzicht der wording onzer binnenvaarten vooraf te doen gaan.

In de geschiedenis onzer vaarten treft men steeds weder dezelfde verschijnselen aan. Het is altijd de stad zelve, wier handel door de vaart zal worden geholpen, die tot aanleg of verbetering de spade ter hand neemt. Maar naauwelijks doet zij dit, of andere steden verzetten zich. En zoo is de binnenlandsche geschiedenis van dit gewest tot aan het einde der vorige eeuw eene aaneenschakeling van hooglopende twisten tusschen de steden onderling over deze vaarten. Een oorlog van allen tegen allen.

De eenige weg van de Maas tot het IJ was oudtijds over *Gouda* en *Haarlem*. Van *Delft* bijv. moet men door *Schie*, *Maas*, *IJssel* en *Gouwe* in den *Rijn* komen. En in *Gouda* en in *Haarlem* (*Sparendam*) zijn grafelijke tollén. Van daar het belang der grafelijkheid, dat geene andere weg met koopmansgoederen worde gevolgd dan *deze* bestaande weg. Maar nog dringender is steeds het verzet tegen eenige nieuwe vaart van de steden *Haarlem* en *Gouda* zelve, die vreezen dat met de doorvaart door hare steden ook het vertier verminderen zal. Bij deze steden voegt zich gewoonlijk *Dordrecht*, dat door zijn stapelregt belang heeft dat de schepen van *Maas* en *IJssel* gebruik moeten maken en diensgevolge verplicht zijn vooraf in *Dordrecht* te stapelen. En in later tijd toen dit stapelregt vrij

krachteloos is geworden, is toch nog het gemeen belang, het aan anderen verhinderen om met kortere handelswegen op vreemde markten gemakkelijker te concurreeren.

De behoefte aan een andere vaart dan die over *Gouda* wordt echter herhaaldelijk gevoeld. Den 2den December 1458 verkrijgen de Noordelijke steden — *Haarlem*, *Leiden*, *Amsterdam* en *Alkmaar* worden met name genoemd — van PHILIPS DEN GOEDEN — bij wien *Gouda*, dat zoo lang JACOB VAN BEIJEREN'S zijde hield, zeker niet veel in te brengen heeft — octrooi voor eene nieuwe vaart van den *Rijn* tot de *Maas*. Tusschen *Leiden* en *Alphen* zou deze vaart tot aan de *Schie* tusschen *Delft* en *Overschie* loopen; er zal echter voorzien moeten worden, dat de grafelijke tolln niet zullen verminderen. In den aanhef van het octrooi wordt voorop gesteld, dat genoemde steden hebben geklaagd over de groote engte van de haven in *Gouda*, het dikwijls lang wachten voor de sluizen tengevolge van hoog *IJssel*water en het verzanden van den *IJssel* (1). Eene beweering, die in eene Remonstrantie van *Dordrecht*, *Haarlem* en *Gouda* in 1590 aan den stadhouder, Edelen en de Steden aangeboden (pag. 8) wordt genoemd: „frivole, onwarachtich en subreptyf.” Aan dit octrooi van PHILIPS DEN GOEDEN, hoewel nog in 1480 door MAXIMILIAAN en MARIA bevestigd, (2) is nimmer uitvoering gegeven. Bij het nagaan der verdere geschiedenis zal ook

(1) Handvesten van *Haarlem*, pag. 114.

(2) Handvesten van *Rijnland*, pag. 555.

niemand zich verwonderen dat een werk van zoo groote strekking onuitgevoerd bleef, want bij elke poging tot veel minder belangrijke vaartsverbetering wordt voortdurend krachtig verzet aangetroffen.

In het einde der 15de eeuw zijn het voornamelijk *Delft* en *Rotterdam*, die trachten zich een nieuwe vaart te openen; beide naar den *Rijn*. *Delft* kan door den *Leidschen Vliet* in *Leiden* komen met kleine vaartuigen, die over den *Leidschen dam*, gelegen in de *Zijdwinde*, die *Rijnlands* water van dat van *Delfland* scheidt, waar reeds oudtijds een overtogt bestaat, gewonden worden. Voor grootere vaartuigen is deze dam echter een onoverkomelijke hinderpaal. Het regt van overtogt over dezen dam schijnt een allodiaal goed te zijn geweest, dat in 1429 door de toenmalige eigenares *WILHELMINA VAN EGMOND* aan *JACUBA VAN BEIJEREN* als gravin van *Holland* wordt opgedragen en van haar weder in leen ontvangen ⁽¹⁾. In 1487 ontvangt de eigenaar van *MAXIMILIAAN*, als voogd van *PHILIPS DEN SCHOONEN*, octrooi om daar een verlaat te plaatsen.

De vaart die *Rotterdam* naar den *Rijn* wil bezigen is de *Rotte* en de *Hoogeveensche vaart*, een afwateringskanaal van de ambachten *Hoogeveen* en *Benthuizen* (vervallen bij de droogmaking van den *Noordplas*) door de *Hoogeveensche sluis* in den *Rijn*. In deze vaart ligt in de landscheiding tusschen *Rijnland* en *Schieland* (genaamd de *Hille*) de *Hildam*. De Heeren van *Sevenhuizen* en *Benthuizen* verkrijgen in 1491 octrooi hier

(1) VAN MIERIS. Beschrijvinge der stad Leiden, deel II, pag. 769.

een verlaat te leggen, volgens de zoo even aangehaalde Remonstrantie der drie steden van 1590, onder pretext dat het verlaat alleen zoude dienen tot commoditeit van de landluiden, hoewel reeds spoedig werd bevonden dat dit alleen gepracticeerd was door *Rotterdam*, „omme also bedecktelick en met sinistre practijcke deur dese verlaten met hare schuyten gheladen met coopmanschappen te varen op Amsterdam”.

Tegen deze BEIDE nieuwicheden kwamen *Dordrecht* en *Gouda* krachtig op. In VAN LEEUWEN Handvesten van *Rijnland*, pag. 223, is eene allermerkwaardigste resolutie opgenomen van de vroedschap van *Gouda*.

„Alsoo hier *ter Goude* openbaer bekend worde onder „de Gemeente van de Stede, omtrent vastenavond anno „1491, hoe dat, tot groot achterdeel van de Stede „van der *Goude* en de arme gemeente Luyden van dien, „gemaect ende geordonneert worden, nieuwe spoeijen, „verlaten, ende deurvaerten opten overslach, tusschen „Leyden ende *Delf*, op die hille te *Benthuisen* ende „andersins, tot versmadenisse om te schouwen de oude „ende gemeen deurvaerte, die by den Grave van de „Lande over lange jaeren gelegen ende geweest is ter „*Goude*, deur die stede, daer die Heer. van de lande „sijn sloth, zijn tolln en zijn sluijzen heeft laten „maken, ende de voorsz. stede van der *Goude* grootelix „belast ende beswaert heeft mit synder Genad. domey- „nen, soo dat by desen onbehoorlicke nieuwigheyt van de „deurvaerten, spoeijen ende verlaten gemaect om de „neeringe van de stede van der *Goude* te verminderen, „myn Genad. Heere te verkorten, en de arme Gemeente

„deser stede haer brootwinninge te niet te doen,” — is daarom de vroedschap opgeroepen. Bij de eerste dagvaart in *den Haag* zal men met Gedeputeerden der stede van *Dordrecht* „die om haer stapel oock grootelix „by dese nieuwe vaerten beschadicht soude wesen” naar de Heeren van de rekenkamer gaan. Toen zij daar wel „met behoorlicker manieren” waren ontvangen, maar toch de verlaten gebruikt bleven, zijn door *Dordrecht* en *Gouda* in Januarij 1492 een zeker getal personen, voor wie de steden zich verantwoordelijk stellen, gezonden die „alle die voorzegde spoeyen ende verlaten” stuk sloegen, „want indien men de Gemeente „van der Stede daertoe geen consent gegeven en hadden, „daer soude sonder twijffel groote beroerte uytgekoomen „hebben, dat met desen consente belet ende verhoedt „worde, Godt lof”.

Hetzelfde liet men in Februarij van dat zelfde jaar (1492) doen met het windas en den overtocht bij *Woerden*, dat ook tot nadeel van de doorvaart door *Gouda* strekte. Het schijnt al geen heel nieuw procedé te zijn geweest, want in de Handvesten van *Dordrecht* ⁽¹⁾ vinden wij reeds, dat *Dordrecht* omstreeks 1444 hetzelfde deed met een sluis, die *Schoonhoven*, ten behoeve der vaart door *de Vlist* in *den IJssel*, in *Haastrecht* had gesticht.

Het proces, dat door den Procureur-Generaal van *Holland* tegen de Heeren van *Sevenhuizen* en *Benthuisen* over het verlaat in den *Hildam* gevoerd wordt, eindigt met het bevel tot digting; er mag op den *Hildam*

(1) Zie aldaar deel I, pag. 566.

wel een windas gemaakt worden, doch schepen met koopmansgoederen mogen er niet over gewonden worden. (18 Januarij 1503.)

Na de vernietiging van het verlaat aan den *Leidschen dam* in 1492 blijft aldaar de gewone overtocht bestaan. Waarschijnlijk verleid door den gunstigen uitslag van het proces over den *Hildam*, wordt ook hier door den tollenaar te *Gouda* den eigenaar van den overtocht ontzegd om koopmanschappen over den dam te winden, beweerende, „dat alle Oosterse of Westerse waren, „in 't versche comende, de sluize van *der Goude* ofte „hare wachten moesten passeeren”. Bij sententie van het hof van *Holland* van 13 Julij 1506 wordt deze eisch echter ontzegd ⁽¹⁾. Eerst in 1555 verzoekt de toenmalige eigenaar van den overtocht den graaf van *ARENBERG* weder om aldaar een verlaat te maken, maar de procedure hierover is nog bij den Secreten-Raad in *Brussel* hangende toen de 80jarige oorlog uitbreekt.

Ook *Leiden* zoekt met *Delft* een weg om, zonder *Haarlem* en de *Sparendamsche* sluizen aan te doen, in *Amsterdam* te komen en wel door *Drecht* en *Amstel*. Ten behoeve van de vaart door de *Drecht*, laat de ambachtsheer van *Kalslagen* een verlaat leggen in den *Bilderdam*, die in de *Drecht* de scheiding tusschen *Rijnland* en *Amstelland* uitmaakt. Hij wordt eveneens vervolgd door den Procureur-Generaal, bij wien zich voegen de steden *Dordrecht*, *Haarlem* en *Gouda*. Bij

(1) VAN LEEUWEN, Handvesten van Rijnland, pag. 226, 393, 394.

den gedaagden voegden zich *Leiden* en *Delft*. Het hof beslist den 31 Januarij 1529 dat de *Bilderdam* digt gemaakt zal worden ⁽¹⁾.

Nog een groote poging om een nieuwe vaart te bekomen wordt door *Delft* genomen. In 1536 brandt die stad grootendeels af en ontvangt bij die gelegenheid van KAREL V bij vier open brieven van 26 Junij en 15 Julij 1536 onderstand en groote voorregten. Daaronder het regt om een nieuwe vaart te maken van den *Rijn* door *Zegwaard* en *Nootdorp* in de *Schie*, en in den tusschentijd twee verlaten met een kolk aan den *Leidschen dam* te mogen stellen. Toen *Delft* in 1539 begint te graven, komen *Haarlem*, *Dordrecht*, *Leiden* en *Gouda* in verzet tegen het ten hunnen nadeele gegeven octrooi, strijdende tegen zoo menigvuldige vorige bevelen en verleend, zonder dat zij gehoord waren. Zij verkrijgen van de Gouvernante *Marie van Oostenrijk* een verbod tegen *Delft*, om met die vaart voort te gaan, en om eenige vaarten te gebruiken, dan die welke van ouds door hen gebruikt werden. (19 November 1539.) ⁽²⁾

Menigvuldig zijn de Placcaten tegen het gebruik maken van de „ongekonstumeerde vaarten.” Het laatste Placaat is van Karel V van 26 October 1553 ⁽³⁾, dat beveelt „dat niemand wie hij zij, schipper ofte „koopman, Schuytenaar, klein of groot, geladen hebbende eenige goederen vrij of onvrij, hem en ver-

(1) Handvesten van Haarlem, pag. 224 en vvg.

(2) VAN MIERIS. Beschrijving der stad Leiden II, pag. 786.

(3) Groot Placcaatboek. Pag. 1553.

„vorderen (zich veroorlove) met eenige koopmanschap-
 „pen, geraeckt hebbende eenige van onsen stromen
 „ende rivieren van *Holland* ofte van *Vrieslant*, te
 „soecken eenige uytwegen, omme de voorsz. onse
 „tollen ende principale wachten van dien te schouwen
 „ofte ontgaen, hetzij deur de *Bilredam*, *Sevenhoven*,
 „den *Heyligenwech*, *Goe-Jan-Verwellensluys* of andere
 „ongekonstumeerde wegen, maer dat deselve schippers
 „besoecken sullen onze tollens ofte principale wachten
 „van dien, achtervolgende 't inhouden van andere
 „onse brieven van Placcate daarop ghepubliceerd. Ende
 „dit op peynen jegens ons te verbeuren van 't schip
 „ofte schuyte, en de alle 't goet dat ter inne wesen
 „sal, toebehoorende den schipper en sijne reeders.
 „Ende indien die schippers die uytwegen gesocht
 „hebben bij laste van den coopman om onze tholle
 „te ontgaan, soo sal alsdan dat goet van den coop-
 „man in 't schip wesende mede verbeurt syn tot onsen
 „profyte.”

De steden *Gouda* en *Haarlem* houden uitstekend
 het oog op deze placcaten, evengoed als de pachters
 der tollens. *Haarlem* zendt dikwijls (het blijkt uit een
 accoord met de kamer van de Rekeningen 12 Maart
 1551) ⁽¹⁾ schuiten met volk en geweer om de over-
 treders op te sporen. En omdat dit niet alleen is in
 het belang harer doorvaart, maar ook in het belang
 der tollens, vindt *Haarlem* het onredelijk, dat het

(1) Handvesten van *Haarlem*, pag. 250.

hiervan alleen de kosten draagt, vooral wanneer er eenige confiscatie plaats heeft.

Het bovenstaande schetst den toestand tot het begin van den 80 jarigen oorlog. Na dit tijdstip blijft de regtstoestand geheel dezelfde, doch is de feitelijke een andere. Zoodra de souvereiniteit van den Graaf, vervangen is door de Souvereiniteit der staten, heeft elk der medestemmende steden evenveel in te brengen, en is het op den duur onmogelijk dat de eene de andere de wet stelt. Zuike krasse middelen te gebruiken als de Placcaten veroorloven, het confisceeren der schepen en koopmanschappen kan er niet meer door, nu de stad, waartegen het in praktijk wordt gebracht, een deel der souvereiniteit representeert. Maar toch is er bij elke nieuwe vaart, of vaartsverbetering hetzelfde verzet van vroeger. Er is een formeel verbond tusschen *Dordrecht*, *Haarlem* en *Gouda* om elke nieuwe vaart te weeren, een verbond dat tot het einde der republiek in wezen blijft. En met akten van non-praejudicie en provisioneele schikkingen komen dan wel verbeteringen tot stand, maar die altijd nog veel te wenschen overlaten.

De *Leidschedam* bleef, zooals wij zagen, tot den 80-jarigen oorlog voor schepen gesloten. In 1574 werd de dam door de belegeraars van *Leiden* vernield. Een-dragtelijk wordt dadelijk door de vroedschap van *Delft* besloten „dat men zoo schoone occasie om 't verlaat te stellen niet en behoort te laten voorbijgaan.” (1) Gedeputeerden van *Dordrecht* en *Gouda* ter

(1) Resolutie van de 40. 12 December 1574.

dagvaart te *Delft* verzetten er zich heftig tegen. „En „alsoo de voorsz. questie in 't licht gekomen was,” staat in het resolutieboek der 40 aangeteekend, „ende onder „de gemeente gespargeert worde, dat die van *Dordrecht* „en die van der *Goude* zich gevanteerd en beroemd „hebben, dat zij zouden met gewapenderhand uitvallen „om 't voorsz. verlaat te demoleeren, zoo zijn op den „7 Januarij gecompareerd in de Burgemeesterskamer „de Capitijnen van de Schutterije deser stede en „hebben gepresenteerd zeeker requeste bij alle de „Hooftmans ondertee kent.” De Edelen en de steden *Leiden*, *Rotterdam* en *Gorinchem* bejveren zich, om dit vooral in die hachelijke tijden zoo gevaarlijk geschil bij te leggen. Aan *Dordrecht* en *Gouda* wordt onder de oogen gebragt, dat zoo lang *Haarlem* en *Amsterdam* in Spaansche handen zijn, en er geen gemeenschap met de steden in het Noorden is, het voor hen van geen belang kan zijn of er een verlaat in den *Leidschen-dam* aanwezig is. Zoodra echter de stad *Haarlem* of *Amsterdam* weer met de Staten vereenigd is, verbinden de Edelen en de drie genoemde steden zich om het verlaat te stoppen, zoodat aan den *Leidschen-dam* geen andere passage zal zijn als voor den oorlog. (Notulen Holland 7 Januarij 1575).

Na de reductie van *Haarlem*, dringt *Gouda* aan op vervulling dier belofte. Den 25 Januarij 1577 verklaart *Gouda* in de Staten in geene zaken te willen adviseeren en geene middelen te willen toestaan, tot de *Leidschedam* in den vorigen toestand is hersteld. Eindelijk wordt eene schikking getroffen. Het ver-

laat zal op kosten van het gemeene land weggenomen worden en in den staat vóór 1572 gebragt, en het sedert 1555 aanhangige verzoek van den Graaf VAN ARENBERG om een verlaat te mogen maken, terstond door het Hof van *Holland* worden afgedaan. ⁽¹⁾ Bij sententie van 7 Augustus 1579 wordt dit verzoek geweigerd.

Delft slaat nu een anderen weg in. Hangende het proces verkreeg het van *Delfland*, door de *Delfshavensche Schie* en de sluizen te *Delfshaven* voor waterlozing geschikter te maken, vergunning om twee verlaten en een kolk aan den *Leidschendam* te plaatsen. (Bijlage III).

Ook *Rijnland*, dat eerst tegen deze vergunning opkomt, vereenigt zich er mede in het belang der waterlozing ⁽²⁾. Uit een request van *Haarlem*, *Gouda* en *Dordrecht* aan de Staten in 1589 blijkt nu dat *Delft*, na de verloren procedure, tusschen de hoofden van de in 1574 aangelegde kolk, die men vergeten had te vernielen, deuren heeft laten plaatsen, die gebruikt worden als 't eene einde van 't verlaat, waartegen het water wordt geschut als de schotdeuren van den duiker worden opgewonden, hetwelk twee maal daags geschiedt.

In 1617 heeft *Delft* uitgerekend dat het minder

(1) VAN MIERIS. Beschrijving der stad Leiden, deel II, pag. 792. Uit de daar meegedeelde acte van schikking blijkt, dat, Staatse krijgsknechten ter voorkoming van feitelijkheden aan den *Leidschendam* waren geposteerd.

(2) Zie het accoord tusschen de beide Hoogheemraadschappen. VAN MIERIS pag. 796.

zal kosten, eene geheel nieuwe vaart naar den *Leidschendam* te maken, dan de oude te verbeteren. Tevens wil *Delft* aan den gebrekkigen toestand aan den *Leidschendam* te gemoet komen, en ontvangt daarvoor consent van *Rijnland*. Er is weder dezelfde oppositie der drie steden. De noodzakelijke herstelling van den duiker heeft provisioneel plaats onder toezigt der opponeerende steden, zonder eenige verbetering. Er wordt een provisioneel verdrag opge maakt houdende de afmetingen die de duiker mag hebben, tot dat in het geschil uitspraak is gedaan. Tevens komen de drie steden bij het Hof van *Holland* op tegen het schieten der nieuwe vaart en *Rijnlands* consent voor de verbetering van kolk en verlaat aan den dam ⁽¹⁾. *Delft* beroept zich op het octrooi van KAREL V in 1536, de drie steden op de interdictie van 1539. Door bemiddeling van *Oldenbarneveld* wordt het geschil bijgelegd, de tegenwoordige toestand wordt gehandhaafd, maar „een iegelijk sal wezen ende „blijven ongeprejudicieert ende onvercort in allen „regten denzelven respectievelijk competeerende.”

In 1636 is gezamenlijk door *Leiden* en *Delft* het trekpad aangelegd van den *Leidschendam* tot *Leiden*. Maar daar meestal de trekschuiten niet kunnen passeeren, moeten de reizigers bij den *Leidschendam* in een andere schuit overgaan. Om dit ongerief weg te nemen, maakt *Leiden* in 1648 met *Rijnlands* vergunning, twee verlaten, waardoor de trekschuiten ten allen tijde van *Delft* op *Rijnland* en omgekeerd kunnen

(1) Zie het verzoek aan het Hof bij VAN MIERIS II pag. 816.

worden geschat. Eindelijk is dus de *Leidschedam* open. Wel wordt hiertegen door de drie steden geageerd, maar de procedure is nog aanhangig, toen er in 1682 een nieuwe bijkomt wegens het verbreedten der verlaten. Op beide volgt geene beslissing. Waarschijnlijk wel door de resolutie der Staten van 30 Julij 1700, die eenige toelichting vereischt.

Wij hebben reeds gezien hoe *Rotterdam* gebruik maakte van den weg door de *Rotte* over den *Hildam* naar den *Rijn*. In de 17de eeuw wordt deze weg, hoewel — zooals wij straks zien zullen — niet veel bijzonders, in het verkeer tusschen *Rotterdam* en *Amsterdam* vrij veel gebruikt. Die steden moeten echter dezen weg verliezen bij de droogmaking van den *Noordplas*. Van daar oppositie tegen die droogmaking van wege *Amsterdam* en *Rotterdam*. Eindelijk staan deze steden de vaarten af door het district van deze plassen loopende en door hen gebruikt en bevaren, mits dat zij zekerheid ontvangen dat de binnenvaart uit *Rotterdam* door *Delft* en *Leiden* tot in den *Rijn* en omgekeerd gehouden werd zonder eenige belemmering en zonder meerdere lasten, dan toen aan de passage verbonden waren. En in dien zin wordt den 30sten Julij 1700 door de Staten een resolutie genomen. (Bijl. X).

Ditmaal is er geene oppositie van *Dordrecht*, *Haarlem* en *Gouda*, want in de resolutie komt de uitdrukkelijke bepaling voor, dat de vaarten over den *Donderdam* en den *Hildam* metterdaad zullen cesseeren, en dat door de dijken, die om de plassen gelegd zouden worden,

nooit eenige andere vaart zou mogen worden gemaakt. ⁽¹⁾

Ook na deze resolutie zijn er, in de tweede helft der vorige eeuw, voortdurend processen tusschen de drie steden over de wijdte en hoogte der verlaten. Maar het bovenstaande is voldoende om een kort begrip te geven, op welke wijze en met hoeveel moeite de opening van *den Vliet* tot stand kwam.

Wij hebben reeds gezien dat de binnenvaart, die *Rotterdam* wenschte, een minder goed succes had. Bij sententie van het Hof van *Holland* 18 Jan. 1503 was verboden over dien dam koopmanschappen te vervoeren. In het begin van den 80jarigen oorlog gebruikt *Rotterdam* echter weder dezen weg in zijn handel met *Amsterdam*. Uit *den Rijn* wordt dan hetzij door den *Haarlemmermeer*, *Nieuwe Meer*, *Schinkel* en *Heijligenweg* gevaren, hetzij door *Drecht* en *Amstel*. Evenals bezuiden *den Rijn de Hildam* een hinderpaal is, zoo zijn zulks op de beide wegen benoorden *den Rijn de Overtoom* in *de Schinkel* en *de Bilderdam* in *de Drecht*. Alle deze vaarten, waardoor *Gouda* en *Haarlem* voorbij gevaren worden, zijn ongeoorloofd. Toch wordt in 1588 een dagelijksch veer over deze vaarten tusschen *Rotterdam* en *Amsterdam* ingerigt, met 10. tot 12 schuiten expresselijk voor dezen waterweg gemaakt. *Haarlem*, *Dordrecht*, *Gouda* komen dadelijk in verzet. *Rotterdam* beweert dat het „na der nature een iegelyk vry stond „te varen den weg, dien hy 't commodieuste was „achtende”, en op de vroegere ordonnantien behoefde

(1) De droogmaking van de Noordplas geschiedde echter niet volgens dit besluit, maar krachtens een tweede octrooi van 12 Mei 1759.

men niet te letten, nu de Staten souverein waren, en die ordonnantien bij meerderheid van stemmen te niet gedaan konden worden. En *Rotterdam* verwacht dat, daar het wel weet, dat meest alle de steden van *Holland* herhaalde malen in dergelijke zaken partij zijn geweest, en bij verscheidenē sententiën en decreten in 't ongelijk gesteld.

Op aandringen van de drie steden worden in Junij 1588 eenige schuiten volgens de Placcaten aangehaald, wegens het gebruiken eener ongeoorloofde binnenvaart. *Rotterdam* verkrijgt echter den 23sten Junij d. a. v. reeds een besluit der Staten, waarbij de tollenaars gelast worden de aangehaalde goederen onder cautie te ontslaan. Tegen deze resolutie komen de drie steden ten sterkste op. Vermits zij aan de eene zijde partij zijn, aan de andere *Rotterdam* en *Amsterdam*, blijven van de Staten slechts over de Edelen, *Leiden* en *Delft* en eenige kleinere steden, ook meest alle partij of geïnteresseerden, zoodat deze resolutie volgens haar niet kan gehouden worden voor eene der Staten. En bovendien meenen zij dat alleen bij gemeen consent van alle, overeenkomstig het verbond der Edelen en steden van *Holland* en *Zeeland*, verandering kan worden gemaakt in het beleid der Rekenkamer ten opzigte der domeinen.

Intusschen gaat *Rotterdam* voort met het gebruiken der binnenvaart. In Junij 1589 worden wederom door de Rekenkamer *Rotterdamsche* schuiten in beslag genomen, maar PRINS MAURITS bewerkt dat zij ook ditmaal ontslagen worden onder acte van nonpraejudicie. Maar in

Julij 1590 worden andermaal schuiten opgebragt en het windas aan den *Hildam* door *Gouda*, dat van den ambachtsheer van *Benthuizen* het regt van overtocht in leen heeft weten te verkrijgen, vernield. *Rotterdam* oefent repressaille. Met *Rotterdamsche* kermis worden alle schepen, schuiten, wagens, paarden en goederen van *Goudsche* ingezetenen te *Rotterdam* aangehouden, en wordt de *IJssel* feitelijk door *Rotterdamsche* gewapende schuiten afgezet. De Gecommitteerden uit de Staten, gezonden om *Rotterdam* te bewegen het aangehoudene terug te geven, slagen niet; *Rotterdam* geeft eerst terug, nadat de aan den *Hildam* geconfiscieerde goederen vrij zijn gelaten. *Gouda* weigert nu verder ter vergadering te verschijnen en middelen op te brengen, alvorens aan haar grieven is te gemoet gekomen. In dezen stand der zaak wordt door de drie steden aan PRINS MAURITS, die het geschil wil bijleggen, de memorie ingediend die wij op blz. 5 reeds aanhaalden en waaraan wij deze details ontleenden.

De grief der drie steden is niet zoo zeer, dat koopmansgoederen over vaarten worden gevoerd, waar zij niet aan de gewone tollën onderhevig zijn, — want het aanbod van *Rotterdam* om dan daar ter stede ook een wacht te plaatsen wordt ver weggeworpen, — als wel dat andere vaarten worden gebezigd dan die langs *Gouda* en *Haarlem*. *Gouda* grondt zich op een privilegie van 1398 (¹). De redenen, door *Rotterdam* aangevoerd, zijn in het oog der drie steden zoo on-

(1) Handvesten van Haarlem, pag. 59.

gefundeerd, dat zij geen consideratie verdienen, „ want
 „ in den eersten te zegghen, dat niemande benomen
 „ mach werden de ghelegentheyte, die Godt ende natuyre
 „ van de plaetse ijemande is ghevende, dat een yeghe-
 „ lick zoude vrij staen met zijn persoon ende goederen
 „ alsulcken vaert ende wech te kiezen, als hij tot vor-
 „ deringhe van zyne reyse soude oorbaerlyck achten,
 „ is een saecke so onredelyck, dat niemant sulcx soude
 „ voorstellen, die niet van alle gheregheelttheijt ende
 „ Policie gantschelyck vervreemt is. Want naar alle
 „ Rechten ende Policiën is notoir dat niemant (oock
 „ in zyn eyghen gront ende met zyn eijghen goederen)
 „ en mach doen t'ghene om t'gemeene beste, ruste
 „ ende andere politycque consideratie wille verboden
 „ is, hoe sullen die van *Rotterdam* dan konnen segghen
 „ henluyden sulcx vrij te staen ter plaetse daer sy
 „ noch recht noch Jurisdicte zijn hebbende; hoe connen
 „ zij segghen dat t'gebruyck van de navigatie van de
 „ publycque stroomen ende Rivieren met Politycke
 „ Ordonnantien niet en soude voorghestaen, ghedefen-
 „ deert en de ghefavoriseert mogen werden, tot con-
 „ servatie van de gemeene ruste van den lande ende
 „ van so veel schoone steden die op te scheepvaart
 „ zijn ghebout, ende die so veel hondert jaren daer
 „ bij zijn onderhouden ende ghemaincteneert geweest.
 „ Dit is onwaerdich gheseyt te worden van eenen
 „ Magistraet die selfs in haer stadt Policien en de
 „ Ordonnantien is maekende en de onderhoudende,
 „ daer bij met veele keuren ende statuyten tot ghe-
 „ meen welvaren, ruste ende vrede in veele poincten

„ benomen ofte gherestringeert wert de natuurlijcke
 „ vrijheid van te doen t'ghene een yeghelijk tot zijn
 „ profijt wel soude goet vinden, ten ware zij hen
 „ lieten voorstaen, dat t' lant van *Holland* beter soude
 „ connen bestaen sonder generale Ordonnantien, dan
 „ de stadt van *Rotterdam* sonder particuliere keuren,
 „ hetwelk een seer groot abuijs soude zijn.”

Het geschil tusschen *Rotterdam* en de drie steden houdt het *Hof van Holland* lang bezig. De drie steden trachten *Amsterdam*, *Alkmaar*, *Hoorn*, *Enkhuizen*, *Edam*, *Monnikendam*, *Medemblik* en *Purmerend* als mede-opposanten tegen *Rotterdam* in het proces gevoegd te krijgen, door aan die steden, zoodra zij dit zullen hebben gedaan, faciliteiten te beloven bij het schutten te *Haarlem* en *Gouda*. Aan de *Sparendamsche sluizen* zal 's zomers daags vier maal, des winters drie maal geschut worden. In *Gouda* alle etmalen twee maal, terwijl de schepen zoo spoedig mogelijk en niet later dan 36 uur na de aankomst doorgelaten zullen worden. En indien het doorlaten onmogelijk is binnen 36 uur binnendoor de stad *Gouda*, zal het binnen de zes uur daaraanvolgende geschieden door de groote sluis (*Mallegatshuis*) (Privilegiën van *Dordrecht* pag. 1602). Tevens wordt aan die steden ook beloofd dat, indien zulks geschiedde, geene andere binnenvaarten, door haar tot nog gebruikt, door de drie steden betwist zouden worden, mits verder geene nieuwigheden werden ingevoerd. Door *Haarlem* werd met name genoemd de overtocht van den *Heijligenweg* (de *Overtoom*) en de vaart door den *Bilderdam*; door

Gouda de Leidschendam en de *Goejanverwellensluis*. In een contract tusschen de drie steden (8 Maart 1606) verbinden zij zich onderling, zich aan deze belofte niet te houden, „de intentie wesende sulcx dat wij „niet en verstaen daerbij toe te staen 't gebruyck van „eenighe binnenvaerten waerbij onse respectieve steden „en des gemeenelants tolln opte ordinaris vaarten „leggende geschouwet mochten worden.” Met gemeenen raad en op gemeene kosten zullen de drie steden van nu af ten eeuwigen dage elkander helpen weeren en beletten allen binnenvaarten die alreeds gebruikt of in het vervolg gebruikt zouden mogen worden en in 't algemeen alle nieuwicheden, die tot nadeel van de drie steden of eenige van die in 't stuk van de binnenvaarten zouden mogen worden eenigszins voorgenomen. (1) Een verbond dat trouw gehouden wordt.

Intusschen is de voorloopige sententie (6 Augustus 1613) van het Hof gunstig voor *Rotterdam*. Provisieel zal *Rotterdam* de binnenvaart mogen gebruiken zooals tot dien tijd, maar ten haren kosten zullen de meesters van de Rekeningen mogen stellen zooveel wachten en op zoodanige plaatsen als zij noodig mogten achten. Na dien tijd schijnt er een te *Rotterdam* gevestigd te zijn (2).

De vaart wordt evenwel zoo weinig bruikbaar mogelijk gehouden. In 1610 tracht men van *Rijnland* consent te bekomen tot vernieuwing der *Hoogeveensche sluis*. Terstond verzetten *Haarlem*, *Gouda* en *Dordrecht*

(1) Privilegien van Dordrecht, pag. 1629.

(2) Decreten van de provisionele repraesentanten, 10 Maart 1795.

zich tegen deze poging om de vaart bevaarbaarder te maken, en door Hoogheemraden van *Rijnland* worden de aanvragers, ingelanden van het ambacht *Benthuizen*, niet ontvankelijk verklaard in hun verzoek ⁽¹⁾.

De drie steden accordeeren met *Benthuizen* over de hoogte en wijdte der sluis. En toen in 1668 vernieuwing van de sluis noodzakelijk is, wordt door die steden bedongen, dat de sluis, die nu vast zal worden gemaakt, wijd zal zijn tussehen de muren 8 voet, 7½ duim, en hoog 8 voet, 9 duim te rekenen van de onderste zolder tot den onderkant van de overleggers.

In 1626 is in den *IJldam* een kwakel, die door de veerschuiven van *Rotterdam* op *Amsterdam* gebruikt wordt ⁽²⁾. In 1646 is die kwakel zoodanig toegezaakt, dat die schuiven zonder groote moeite er niet meer door kunnen. Ook hier bedingen de drie steden de afmetingen waarop de kwakel hersteld zal worden ⁽³⁾.

Met de droogmaking der *Noordplas* 1759 verdwijnt deze vaart.

Benoorden den *Rijn* zien wij door *Haarlem*, *Gouda* en *Dordrecht* stelselmatig dezelfde hinderpalen in den weg leggen.

Een gezochte vaart was die door de *Drecht* over den *Bilderdam* in den *Amstel*, waardoor de dikwerf onstuimige en gevaarlijke *Haarlemmermeer* vermeden werd. Tegen deze vaart strekte reeds het vonnis van het *Hof van Holland* van 1529 (zie bladz. 10).

(1) Handvesten van *Haarlem*, pag. 432.

(2) " " " pag. 551.

(3) " " " pag. 497.

Over de *Drecht* in den *Heerenweg* lag voor 1611 in Leimuiden een vaste brug, om hare hoogte gevaarlijk af te rijden. Schout en ambachtsbewaarders van *Vriesekoop* maken daarom, met consent van *Rijnland*, in stede van een vaste brug een wipbrug. Maar vermits door deze verandering de vaart door de *Drecht* wordt bevorderd, komen dadelijk de Heeren van de Rekeningen, *Dordrecht*, *Haarlem* en *Gouda* in verzet, en bewerken bij *Rijnland* intrekking van het consent en toenageling van de brug (Julij 1611), hoewel schout en ambachtsbewaarders van *Vriesekoop* verklaren dat het geenszins hunne bedoeling is geweest, om door het maken der wipbrug, de binnenvaart tusschen *Rotterdam* en *Amsterdam* te faciliteeren; dat de ophaalbrug alleen diende om de brug zonder gevaar te kunnen afrijden en tevens de schuiten, die vroeger onder de brug passeeren konden, niet te weeren. Bij accoord van 9 November 1611 verbinden zij zich de brug weer evenals vroeger te zullen maken, waarna zij van de Heeren van de Rekeningen en de drie steden 800 Carolus guldens zullen ontvangen, ter ontmoetkoming in de gemaakte onkosten. ⁽¹⁾

Toen in 1665 de brug weggenomen is, verwerft de stad *Haarlem* al de regten over deze brug van de ambachts-heeren van *Vriesekoop*, aan wie door de ambachts-bewaarders het gezag, de dispositie en het beheer van die brug is toegestaan, alleen onder voorwaarde dat de brug zóo zal zijn, dat men met gewone

(1) Handvesten van Haarlem, pag. 444.

vuilnis- of zandschepen er door heen zal kunnen varen. Tegen de wijze waarop *Haarlem* de brug wil maken, verzet *Amsterdam* zich krachtig. Bij overeenkomst van 15 Junij 1668, bedingt *Amsterdam* dezelfde wijdde en hoogte die volgens haar, vroeger de brug gehad heeft. In die brug zal echter een schot of balk, die opgehaald kan worden, worden geplaatst, waardoor de doorvaart eenigszins wordt vernauwd. (Hare wijdde wordt daarvoor van $15\frac{1}{2}$ voet tot 13 voet teruggebragt.) Des winters van 1 December tot 31 Maart, zoodra door de overliden van het groote binnenlandsvaerdersgild te *Amsterdam* verklaard is, dat de vaart over de *Haarlemmermeer* niet dan met moeite en gevaar kan geschieden, zal die schotdeur weggenomen worden, hetwelk voor groenteschuiten en houtvloten steeds moet geschieden.

De opzigter, die *Haarlem* aan de brug stelt, zal ook in handen van Burgemeesters van *Amsterdam* den eed afleggen, dat deze bepalingen zullen worden nagekomen.

Er is dus hier eene kunstmatige vernauwing der vaart ten voordeele van de vaart langs *Haarlem*. Ook de stad *Gouda*, wier poorters mede van de ongeoorloofde vaarten profiteeren, bedingt dat 10 schepen van eene breedte van $15\frac{1}{2}$ voet, die vroeger dezen weg gebruikten, met een kenteeken zullen worden voorzien, en daarvoor de schotdeur steeds kosteloos geopend zal worden ⁽¹⁾.

(1) Handvesten van *Haerlem*, pag. 558.

De dammen, die in de *Aar* en *Drecht* zijn, om *Rijnland's* en *Amstelland's* water te scheiden, worden zooveel mogelijk daarin gehouden. In 1621 is er een accoord tusschen *Amstelland*, *Rijnland* en *Haarlem*, dat alle bruggen, hollen en duikers in den ring tusschen *Rijnland* en *Amstelland*, voornamelijk de *Bilderdam* en de *Zevenhovensche brug* gestopt zullen worden. Toch is dit op den duur niet wel mogelijk vol te houden. In 1670 wordt door *Amsterdam* bij den Hoogen Raad tegen de afdamming een klagt ingediend. Dien tengevolge worden dan ook, hoewel schoorvoetend, in de *Aar* bij de *Kattenbrug* en *Drecht* (*Bilderdam*) verlaten gemaakt ⁽¹⁾. Maar *Rijnland* verbond zich jegens *Leiden* en *Haarlem* dat, hoe de sententien in die zaak mogen uitvallen, al 't mogelijke zal worden aangewend ten einde bij die separatie tusschen *Rijnland* en *Amstelland* de passage van de binnenvaarten zoo nauw, eng en ondiep worden gemaakt als eenigszins gedaan en gehandhaafd zal kunnen worden ⁽²⁾.

De Hooge Raad heeft in deze twist beslist dat *Rijnland in possessie vel quasi* was om vreemd water te keeren, mits daardoor derden niet worden benadeeld

Eveneens worden door de drie steden contracten gesloten met *Nieuwkoop*, om te verhinderen dat een nieuwe vaart, ten behoeve der uitveening van *Nieuwkoop* gemaakt, om vervoer met turfschepen mogelijk

(1) In 1824 worden deze beide verlaten weggeruimd en vervangen door een steenen schutsluis bij de scheiding van *Drecht*- en *Aarkanaal*.

(2) Handvesten van *Haarlem*, pag. 561.

te maken, geen weg voor koopmanschappen worde van den *Rijn* naar de *Kromme Mijndrecht* en de *Drecht*, 1643 en 1737.

Wij zien dus dat, hoewel er feitelijk geen ongeoorloofde vaarten meer zijn, in de bestaande vaarten zooveel mogelijk hinderpalen worden gelegd. Wij toonden reeds hoe zelfs het machtige *Amsterdam* aan *Haarlem* moet toestaan het tegen haar belang kunstmatig vernauwen der *Leimuider brug* in de *Drecht*. Evenzoo komt op grond der *Haarlemsche* oppositie in den *Overtoom*, in den directen weg van den *Haarlemmermeer* naar *Amsterdam*, geen verlaat tot stand. Eerst krachtens besluit van KONING LODEWIJK van 31 Mei 1808 wordt de zoo lang door *Amsterdam* gewenschte sluis gesticht.

Hetzelfde zien wij in even sterke mate bij den aanleg van het trekpad van *Amsterdam* naar *Gouda*. Den 6 April 1656 verkrijgen *Amsterdam* en *Gouda* octrooi van de Staten tot het maken van een vaart en trekpad tusschen die steden. Dat een dergelijk octrooi nog verkregen wordt is welligt alleen te verklaren uit het feit dat op denzelfden dag *Haarlem* octrooi verkrijgt voor de vaart en trekpad naar *Leiden*. Maar *Haarlems* offeringen zijn ook tot een minimum gereduceerd; de vaart die gebezigd wordt gaat langs *Amstel* en *Drecht*, door middel van een nieuwe vaart in de *Aar*, en loopt na dat water voor een groot deel gevolgd te hebben, weder met een nieuwe vaart tegenover de *Gouwe Sluis* in den *Rijn*. Het octrooi vervalt nu, wanneer niet opgevolgd wordt, dat wat *Haarlem* heeft bedongen, nl. indien de brug in den lagen *Rijndijk*

over de nieuwe vaart te leggen, of de brug te leggen over de opening uit de Drecht naar de Aar te maken, wijder mogt zijn dan 8 voet 10 duim, — de toenmalige breedte der bestaande brug in den *Rijndijk* over de *Aar* —, en indien de trekschuiten in stede van uitsluitend passagiers ook koopmanschappen over die vaart zouden vervoeren.

Zelfs buiten het territoire van *Holland* strekken *Dordrecht*, *Haarlem* en *Gouda* hare werkzaamheden uit om vaarten te weeren.

Zalt-Bommel beoogt eene regtstreeksche verbinding met *Amsterdam*, waarschijnlijk in overleg met die stad, en heeft in 1608 vergunning van den Graaf van *Kuilenburg* bekomen, om door zijne landen, tot vereeniging van de rivieren *de Waal* en *de Lek* een kanaal te maken. In 1620 nu verbindt de Graaf van *Kuilenburg* zich, voor zich zoo wel als voor zijne nakomelingen, jegens de drie steden nimmer te zullen gedoogen het graven van zoodanige vaart. *Gouda's* aandeel in de in deze zaak gemaakte onkosten bedraagt 9300 gulden.

In 1657 zijn het *Dordrecht* en *Gouda*, wier plannen op hun beurt thans door de andere steden verijddeld worden. Door beide steden werd beoogd een vaart van *Gouda* naar *Dordrecht*, waarschijnlijk in verband met het in 1656 begonnen jaagpad van *Amsterdam* naar *Gouda*. Vooral *Leiden* verzet zich tegen het octrooi en heeft dit te ontgelden toen het eenige jaren later (1661) octrooi aanvraagt voor een vaart met trekpad bezuiden den *Rijn* naar *Utrecht*.

Wij vertrouwen dat het bovenstaande voldoende zal zijn om in groote trekken een indruk te doen geven van de politiek, die gedurende den grafelijken tijd en de Republiek met betrekking tot de binnenlandsche vaarten gevolgd werd. Ook in de geschiedenis van elke vaart in 't bijzonder, die wij hier laten volgen, zullen nog voorbeelden worden aangetroffen, voor datgene wat wij in den aanhef beweerden, nl. 1°. dat de afgunst der steden jegens elkaar bijna elke verbetering belemmert, maar 2°. dat het ook, op eene zeer enkele uitzondering na, uitsluitend de steden zijn, die voor deze wegen van vervoer zorgen, een zaak toen ter tijden des te nuttiger, omdat tot den aanleg van wegen op groote schaal in den franschen tijd en de daarmede gepaard gaande oprigting der diligence-diensten, het vervoer te water ook het eenige communicatie-middel was.

Beide verschijnselen duren voort tot 1795. Een der eerste handelingen van het *Voorloopig Bewind* is afschaffing van de Grafelijke tollén en alle plaatselijke privilegiën op de passage van personen, schepen en goederen gesteld, die in deze krakeelen, een zoo groote rol spelen. Uit het Besluit van het *Voorloopig Bewind* 10 Maart 1795 blijkt de verbazing van het Bewind zelf, dat deze grafelijke tollén, waarover zooveel te doen is geweest en die zoo voortdurend ergernis hebben verwekt, over geheel *Holland* niet meer opbrengen dan f 27435—7—0.

SCHIE van DELFT tot OVERSCHIE

en

van OVERSCHIE tot DELFSHAVEN.

Reeds vóór 1299 moet de *Schie van Delft* tot *Schiedam* bevaarbaar zijn geweest. In dat jaar toch geeft JAN VAN AVENNES aan die van *Nieuwendam* (*Schiedam*) vergunning om een sluis en hayen te maken ⁽¹⁾. In 1340 en volgende jaren wordt, door het graven der *Rotterdamsche Schie*, *Rotterdam* te *Overschie* aan de *Schie* aangesloten.

Terwijl op deze wijze *Schiedam* en *Rotterdam* aan het opkomen zijn, bezorgt *Delft* zich een eigen vaart naar de *Maas*. Bij een handvest van ALBRECHT VAN BEIJEREN van 8 September 1389 (Bijl. II) wordt aan *Delft* gegeven een vrije vaart, welke vaart gaan zal uit *Lelst*, de *Schie* langs voorbij *Overschie*, en oostwaarts van eene hofstede, die men heet *Sterrenburch*; tusschen *Overschie* en *Sterrenburch* zal gegraven worden door den dijk van de *Schievaart* en van daar tot aan den *Ouden Maasdijk* op den Oosthoek van den *Matenesserdijk*, en dan buitendijks tusschen *Nieuwenlande* en *Schoonderloo* in de *Maas*. De aard van het werk wordt verder in het Privilegie uitvoerig omschreven. Er wordt voorgeschreven, dat een sterke brug met goede schotdeur zal gelegd worden in den *Schiedijk*, waar zij het eerst beginnen te graven (de tegenwoordige Hooge brug te *Overschie*); de breedte der

(1) VAN MIERIS, Charterboek I, pag. 604.

te graven vaart, de zwaarte der dijken aan weêrszijden, de breedte der wegen aan beide zijden van de vaart uit de *Schie* aan den *Maasdijk* te houden. Voorts dat er in de *Oude Maasdijk* een sluis zal zijn, „alzo sterk en alzo vast als ons ende onsen Raade dunckt, dat er ons Land wel mede besekert is,” — daarachter een spoeije en van daar tot de *Maas* een Colek om daarin de schepen te bergen; verder wordt het peil bepaald voor het openen der Spoeije. — De gronden, voor deze werken noodig, worden tevens onteigend. — *Delft* zal voor die gronden betalen volgens taxatie van deskundigen of bij verschil van den Souverein.

Opmerking in dit privilegie verdient het, dat aan *Delft* gegeven wordt eene *vrije* vaart. De uitdrukking *vrije* schijnt mede te brengen het Hooge heerlijksregt. Uitdrukkelijk wordt dan ook aan *Delft* op deze vaart tusschen *Delft* en de *Maas* en binnen hare wegslooten op 14 roeden breed jurisdictie gegeven. Op deze wijze wordt de geheele vaart van *Delft* tot de *Maas* een deel van *Delft*.

In het privilegie wordt verder uitdrukkelijk bepaald dat de regeerders van *Delft* de nieuwe vaart en de *Schie* tot *Delft* mogen diepen, zooals zij goedvinden, en dat niemand zal schouwen dan de Schout en Schepenen van *Delft*. Op grond van deze bepaling werd aan *Schieland* en *Delfland* het regt van schouwen betwist. Het *Hof van Holland* besliste er echter den 11 Februarij 1565 (in een geschil tusschen *Delft* en *Delfland* over het diepen van de *Schie*) anders over.

Er werd uitgemaakt dat Burgemeesters der stad *Delft* in die stad en in de *Schie* ten allen tijde zullen mogen diepen als het in het belang der navigatie dienstig zal wezen, doch dat zij zich in 't baggeren, vervoeren van den bagger en andere zaken, 't Heemradenregt roerende, zullen reguleren naar de keuren bij de Heemraden gemaakt, of nog te maken, en dat ook Dijkgraaf en Heemraden binnen *Delft* en de *vrijheid van dien* hebben en behouden sullen de jurisdictie, kennisse en judicature in alle zaken het Hoogheemraadschap aangaande.

In 1451 breidt PHILIPS DE GOEDE de verleende „vrijheid” (het aan de jurisdictie van *Delfland* onderworpen gebied) van 14 roeden aan weerszijden van de haven uit, met nog 30 roeden daarenboven. De haven is blijkens den aanhef van het Privilegie te klein voor zeeschepen, en uit het geheele stuk blijkt dan ook, dat het privilegie slechts tot de eigenlijke haven betrekking heeft, hoewel *Delft* in latere proceduren, het wel eens wilde doen voorkomen als of het privilegie op de geheele vaart slaat.

Terwijl de privilegien van 1389 en 1451 op de jurisdictie van *Delft* op vaart en haven betrekking hebben, laat een privilegie van JAN VAN BRABAND van 1424, bevestigd door PHILIPS DE GOEDE in 1452, toe dat aan alle, die van *Delft* tot in de *Maas*, binnen 14 roeden aan beide zijde van de vaart wonen, het poorterregt gegeven werd. Een privilegie waarvan *Delft* zelf later geen gebruik maakte, ten einde te voorkomen dat de Delftsche ingezetenen te veel naar de haven

zouden trekken. Over het algemeen was de taktiek van *Delft* tegenover de haven zeer kleingeestig en uiterst voordeelig voor *Rotterdam* en *Schiedam*. Verscheidene bedrijven en beroepen waren er verboden. Vooral nadat in 1536 *Delft* door brand grootendeels is vernield, treft men (van 1537—1540) herhaaldelijk resolutiën der Vroedschap aan over het „Kleijn houden van *Delfshaven*.” Eerst bij resolutie der veertigen van 5 October 1601 werd het scheepstimmeren en generallyk scheepvaart en visscherij te *Delfshaven* toegestaan, mits toeziende dat *Delfshaven* niet al te zeer toenam. VAN BLEIJSWIJK in zijne beschrijvingen van *Delft* (gedrukt in 1667) pag. 744, verhaalt dat het een gemeen zeggen van JOHAN VAN OLDENBARNEVELD was, dat „de precysheijt van die van *Delft* en de schaersheijt van die van *Schiedam*, *Rotterdam* groot hebben gemaect.”

In een privilegie van ALBRECHT VAN BEIJEREN van 1394, bevestigd in 1464, hebben enkele punten op deze vaart betrekking: 1°. Nogmaals wordt geconstateerd dat over haven en vaart alleen de stad *Delft* regeeren zal; 2°. Over de vaart zullen geen meerdere bruggen mogen gelegd worden. Behalve de tegenwoordige *Hooge brug* te *Overschie* en de brug in *Schielands hoogen zeedijk*, was er toen ter tijde nog een brug en wel bij het huis *Spangen* in een weg, die van *Schiedam* naar *Hilligersberg* liep en door middel van een heul (de *Billertsche heul*) over de *Rotterdamsche Schie* voerde. Van deze brug bij *Spangen* schijnt *Rotterdam* zich meester te hebben willen maken,

ten einde door het leggen van een steenen heul of andere lage brug de vaart ongeschikt te maken voor grootere schepen, maar *Delft* verwierf zich nog bijtijds de brug (zie *van Bleijswijk* pag. 72); — 3°. Eindelijk wordt nog het vischregt in die vaart van der *Zijckerhuijden* (later *Leprozenhuis*, thans *Rijneveld*) door *Delft* tot in de *Maas* tot eeuwigen dagen verpacht voor elf pont 's jaars.

Wat *Delft* verrigt heeft, om de *Schie* van *Delft* tot *Overschie* meer bevaarbaar te maken is niet wel na te gaan. Aan de westzijde der *Schie* werd naast de bestaande polderkaden de zoogenaamde stadskade aangelegd. Op die stadskade vertrouwende, schijnen de ingelanden van den *Oostabtpolder* hunne kaden gedemoleerd te hebben, althans in 1610 wordt tegen een jaarlijksche uitkeering aan de ingelanden van dien polder, die veel waterbezwaar hebben, vergund haar tot waterkeering in te rigten, zonder eenige jurisdictie over de kade te mogen uitoefenen. Nog op dit oogenblik wordt blijkens de begrootingen der gemeente *Delft* jaarlijks een som van *f* 120.— door den *Oostabtpolder* aan *Delft* uitbetaald.

Uit een nader contract tusschen *Delft* en den *Oostabtpolder* in 1616 schijnt te volgen, dat vroeger het trekpad aan de oostzijde van de *Schie* was en eerst toen naar de westzijde werd verlegd.

Bij den *Oost-Kethelpolder* bestaat de polderkade nog naast de *Stadskade*.

Herhaaldelijk wordt de vaart en haven voor grootere schepen geschikter gemaakt. Verbreding geschiedt

niet alleen in het belang der navigatie maar voornamelijk ook in het belang der waterlozing. *Delft* wint *Delfland* voor het maken van verlaten in den *Leidschendam* in 1578 voornamelijk door het aanbod om de brug te *Overschie*, toen geen $1\frac{1}{2}$ roede wijd „te doen maken met jukken en zoo wijd uit te delven „als de *Schie* wijd is, zoodat de waterlozing, daar „waar de brug ligt, evenals de *Schie* elf roeden wijd „zal wezen” en om de sluizen te *Delfshaven* in het belang van Delflands waterlozing te bezigen en ten dien einde binnen zeven jaar ook de binnensluis te *Delfshaven* te verwijderen. (Bijl. III). In 1578 wordt dan ook de *Hooge brug* in *Overschie* op deze wijze vervormd. Tevens wordt de brug gemaakt met eene hameije om schepen met staanden mast te kunnen doorlaten. Omstreeks dienzelfden tijd worden de sluizen in *Delfshaven* verbreed. (Zie Notulen van *Holland* 9 Febr. 1582. De blauwe steen voor de sluis te *Delfshaven* van convooije vrijgesteld).

In 1615 wordt te *Delft* de kolk gegraven op de plaats der *Kethelpoort* om daar een haven te hebben voor koopvaardij-schepen en in verband daarmede wordt de *Schie* en ook de *Delfhavensche Schie*, tot „accommodatie der koopvaardij-schepen” verdiept. Bij deze verdieping van het noordelijkste gedeelte der *Havensche Schie* (1618) werd die *Schie* tijdelijk afgesloten en aan *Schiedam* vergunning gevraagd, zoolang de *Schiedamsche Schie* te mogen gebruiken.

Bij de reeds besproken resolutie der Staten van 30 Julij 1700, verbindt *Delft* zich het gedeelte van

de *Rotterdamsche Schie* tot *Delft* in geen slechteren staat dan den toenmaligen te onderhouden.

Deze zelfde toestand bleef in 't leven tot de scheiding van *Delft* en *Delfshaven*, die krachtens keizerlijk decreet van 21 October 1811 plaats had. In dit keizerlijk decreet, contenant circonscription définitive des Departemens, Arrondissemens, Cantons et Communes de la *Hollande* (Fortuijn III) werden *Delft* en *Delfshaven*, (waaronder *Schoonderloo* met *Cool*, eene ambachtsheerlijkheid in 1559 door *Delft* aangekocht) als afzonderlijke gemeenten opgenoemd. Ter uitvoering er van wordt door de maires der beide gemeenten den 27 en 29 April 1812, een plan van afscheiding ontworpen en door den prefect den 21 Mei daaropvolgende goedgekeurd. (Bijl. IV). In dit stuk wordt bepaald dat de sluizen en waterwerken te *Delfshaven*, en het gedeelte van de *Schie* tot aan de ophaalbrug te *Overschie*, (de *Hooge brug*) evenals de wegen aan weerszijden aan *Delfshaven* zullen behooren. *Delft* cedeert dienovereenkomstig de inkomsten uit het vischrecht in dit gedeelte van de *Schie*, de opbrengst der trekelden, en de doorvaartregten door de *Hooge brug* te *Overschie*, die begrepen zijn in het sluisgeld, dat te *Delfshaven* betaald wordt. *Delfshaven* verbindt zich de sluizen op de toenmalige diepte en wijdte te houden en het aan haar toebedeelde gedeelte der *Schie* tot een voor de doorvaart geschikte diepte, zooals tot dien tijd door *Delft* geschiedde. Ook de ophaalbrug te *Overschie* zal even wijd en hoog blijven. Daarentegen zal eveneens *Delft*, de *Schie*, van de *Hooge brug* tot *Delft*,

mede tot eene voor de scheepvaart behoorlijke diepte onderhouden. *Delfshaven* zal het salaris betalen der twee beambten aan de *Hooge brug* te *Overschie*, en hun woning verschaffen. Ten dien einde gaat het eigendom der beide huisjes, waar die beambten woonden, aan *Delfshaven* over.

Krachtens dit stuk heeft de scheiding tusschen *Delft* en *Delfshaven* plaats. De regeling der schuldenlast geschiedde overeenkomstig deze separatie in 1816, nadat een geschil over art. 8 van het contract door ons Collegie was beslist. In de daarover gevoerde correspondentie wordt door niemand de wettigheid van het stuk betwijfeld. Het heet daar een contract van separatie, te dier tijde overeenkomstig de toenmalige orde van zaken onder approbatie van den Heer Prefect van het Departement door de heeren maires gepasseerd.

Uit het bovenstaande volgt dat de onderhoudspligt van *Delft* en *Delfshaven* vaststaat. Hij is gegrond op het octrooi van 1389 (wat de Schie van *Overschie* tot *Delft* aangaat, bekrachtigd door de resolutie der Staten van 30 Julij 1700) en geregeld in het separatie-contract van *Delft* en *Delfshaven*.

Door *Delft* wordt voor het gebruik van het jaagpad geheven volgens eene resolutie der Vroedschap van 22 April 1632. Zoodanige heffing alleen volgens eene dergelijke resolutie, die wij ook bij de *Rotterdamsche Schie* aantreffen, schijnt hare verklaring te vinden in het feit dat beide wateren, blijkens de privilegiën voor *Delft* van 1389, voor *Rotterdam* van 1412, tot de jurisdictie dezer steden behoorden.

De heffing van dit jaagpad is verpacht krachtens pacht-conditiën den 19 Maart 1814, door den Commissaris van de monden der *Maas* goedgekeurd. De pachtsom bedroeg in 1881 f 2010. Voor *Delfshaven* ligt de vergoeding voor de onderhoudskosten van de Schie en de wegen er langs in de heffing der sluisgelden.

Vaart van DELFT naar LEIDEN.

Bij de *Lepelbrug* (vroeger *Geuzenbrug*) te *Delft* lag oudtijds een dam in de vaart, de zoogenaamde *Hinderdam*. Uit een privilegie van KAREL DEN STOUTEN van 1470 volgt dat deze dam, die strekken moest om de lage landen van *Pijnacker* enz. te beschermen tegen hoogwater uit het Noorden, eerst geopend werd door ALBRECHT VAN BEIJEREN, en waarschijnlijk, want in het privilegie is sprake van twee sluizen, door een verlaat vervangen, „omdat hij sijnen staet ende die „vitaliën ende provisiën van sijnen Huyzen soude te „beth ende ghereer mogen trecken van onse voor- „schreven stede van *Delff* in den *Hage* en elders.” Bij dit verlaat heft de Grafelijkheid regten.

In het zoo even aangehaalde privilegie van 1470, wordt naar aanleiding van klagten van de inwoners van *Pijnacker* over het slechte onderhoud, onderhoud en heffingsregt tegen veertig pond vlaamsch 's jaars aan *Delft* overgedaan. Spoedig daarna schijnt dit verlaat vervallen te zijn en op andere en betere wijze voorzien in het waterbezwaar, dat de lage landen in

het oosten en zuiden van *Delft* van het water uit het noorden hadden. (Zie VAN BLEIJSWIJCK, pag. 82—92). Welligt maakte het verzwaren en verhoogen van den hoogen *Rijndijk* in 1514 door *Rijnland*, *Delfland* en *Schieland* deze sluizen overbodig. Er werd echter nog tot 1795 voortgegaan met aan de *Lepelbrug* tolgeld te heffen en aan den rentmeester in *Noord-Holland* de 40 pond Vlaamsch te voldoen. Bij de afschaffing der grafelijke tollē (5 en 10 Maart 1795) wordt de *Lepeltol* te *Delft* met name genoemd.

Uit de reden, die in het privilegie van 1470 gegeven wordt voor het openen van den dam door ALBRECHT VAN BEIJEREN blijkt, dat ten tijde van dien graaf de vaart van 's *Gravenhage* naar de *Geestbrug* reeds bestaan moet hebben.

De grootste hinderpaal in de *Vliet* was, zooals wij reeds zagen, de *Leidsche dam*. Wij brengen hier kortelijk de data der geschiedenis van dezen dam in herinnering.

De dam schijnt geheel en al, ook voor waterafvoer gesloten te blijven tot 1514. Wel is er een oetrooi van KAREL DEN STOUTEN ⁽¹⁾, waarbij aan *Delft* in het belang der bierbrouwerijen aldaar onder tal van voorzorgen waterverversching door den *Leidschen dam* wordt toegestaan, doch hieraan schijnt nimmer uitvoering te zijn gegeven. In 1514, toen door *Rijnland*, *Schieland* en *Delfland* gezamenlijk de *Rijnkaden* worden verhoogd en verzwaaard, wordt in den *Leidschen dam* een duiker geplaatst, ten gerieve van de aflozing

(1) VAN BLEIJSWIJCK, Beschrijvinge van *Delft*, pag. 703.

der landen ten zuiden van den *Rijn*, die door dat werk bij hoog water van *Rijnlands* boezem zijn afgesloten.

In 1578 en 1579 wordt er een soort van verlaat gevestigd, dat ook der scheepvaart eenigszins ten goede komt, maar waarvan het hoofddoel is ruimere middelen van waterafvoer te scheppen. In zoo ver komen toen ter tijde *Rijnlands* en *Delflands* belangen met elkaar overeen dat, terwijl *Rijnland* met oostenwinden, *Delfland* met westenwinden het meeste waterbezwaar heeft. Met de verruiming der waterlozingsmiddelen aan den *Leidschendam*, gaat dan ook gepaard verwijding van de *Delfshavensche Schie* en sluizen.

Eerst in 1648 is er een dubbel verlaat met inliggende kolk dat, daargelaten wijdte en hoogte, aan de behoeften der scheepvaart voldoet. Volgens de provisionele acte van 1617 mag de wijdte zijn 11 voet 2 duim en de hoogte 9 voet 4 duim. Wij zagen reeds dat Delft bij elke herstelling deze afmetingen een weinig overschreed. Nog in 1762 wordt tegen te groote afmetingen door *Dordrecht*, *Gouda* en *Haarlem* een proces aanhangig gemaakt, dat in 1795 nog loopende schijnt geweest te zijn.

In 1580 heeft *Delft* door koop het regt van overtocht verkregen van de familie ARENBERG, na het vóór dien tijd reeds eenige jaren in pacht te hebben gehad. De koopsom bedroeg f8000 en eene erfelijke rente van duizend Carolus guldens 'sjaars, af te lossen tegen den penning 16 ⁽¹⁾.

Oudtijds wordt de *Vliet* voor een groot deel onder-

(1) VAN MIERIS, Beschrijving der stad Leiden II, pag. 803.

houden door de omliggende ambachten. In de brieven aan *Delft* van 1536, waarbij die stad, bij gelegenheid van den grooten brand, van KAREL V groote voorregten ontvangt, wordt reeds eene sententie over het onderhoud vermeld. Volgens de uitspraak van KEIZER KAREL van 22 Febr. 1548 (bijl. V) zal de *Vliet* in twee vakken onderhouden worden. In het onderhoud van het eerste vak van den *Leprosen* van *Delft* (thans *Rijneveld*) tot de *Vriezen* (thans *Tolbrug*) zal *Delft* de helft betalen, de eigenaar van den *Leidschen dam* een vierde, en het andere vierde *Rijswijk* en *Haagambacht* met de inwoners van den *Haag* gezamenlijk.

Volgens decisie van het *hof van Holland* zorgt *Delfland* voor het schieten der vaart en brengt de kosten in rekening. Het $\frac{1}{4}$ gedeelte dat door *Rijswijk*, *Haagambacht* en den *Haag* gedragen moet worden bedraagt 650 pond Vlaamsch van 40 grooten 't pond. Elk der drie betaalt volgens decisie van den secreten raad in dit $\frac{1}{4}$ een derde (1). Den *Haag* betaalt hier dus een zeer bescheiden aandeel; eerst onder de republiek wordt den *Haag* aanzienlijker en gaat het een grooteren rol bij de vaartsverbetering spelen.

Het onderhoud van het tweede vak, van de *Vriezen* (*Tolbrug*) tot den *Leidschen dam*, zal rusten bij de ambachten *Voorburg* en *Tedingerbroek*. Vooral dit gedeelte schijnt zeer slecht te zijn. Waarschijnlijk toch om ondiepten tegen te gaan door het inzakken der kaden, wordt het gebruik van trekpaarden over de kade verboden.

(1) DE RIEMER, pag. 767—769.

Om beter te waken voor het diep houden van den *Vliet*, „tot het diephouden van welken *Vliet* de stad jaarlijks merkelijke sommen verstrekt heeft,” zegt de resolutie der veertigen, wordt in 1615 door *Delft* de ambachtsheerlijkheid *Voorburg* aangekocht. De *Vliet* is echter zoo slecht dat volgens berekeningen der vroedschap van *Delft* de kosten van eene nieuwe vaart minder zullen zijn dan herstel der oude. Daarom hebben de veertigen blijkens hunne resolutie van 22 Februarij 1617 „genoeg eendragtelijk verstaan dat men de nieuwe „vaart, — als wezende een eenwig en durig werk en „de oude vaert vol perijckels als deselve schoon in „voegen als voren soude wesen beplatet, als daarinne „wesende vele wellen, — behoort ter hand te nemen.”

Wij hebben reeds gezien hoe deze plannen schipbreuk lijdten op de oppositie van *Dordrecht*, *Haarlem* en *Gouda*. In 1618 gaat men, onder acte van non-praejudicie, tot het verbeteren der bestaande vaart over. De verbeteringen betreffen voornamelijk het tweede vak van de *Tolbrug* tot den *Leidschen dam*, die met hulp van 's *Gravenhage* tot stand komen. Volgens contract tusschen *Delft* en 's *Gravenhage* van 25 Mei 1618 (Bijl. VI) zal bij het vak *Rijneveld-Nieuwe Tolbrug* de sententie van KAREL V tot regel strekken. Wij herinneren dat de stad *Delft* in den tusschentijd eigenaresse van den *Leidschen dam* geworden, en dus $\frac{3}{4}$ in de onderhoudskosten van dit gedeelte moet betalen. Het vak *Tolbrug-Leidschen dam* zal in orde gemaakt worden door *Delft* en 's *Gravenhage* en gedurende twintig jaar onderhouden worden, zonder praejudicie voor het ver-

volg, blijvende de sententie van KAREL V geheel ongepraedjudiceerd. In de kosten zal *Delft* $\frac{2}{3}$, 's *Hage* $\frac{1}{3}$ dragen. De diepte zal zijn een voet beneden den drempel van den duiker in den *Leidschen dam*, de wijdte 40 roede-voeten, en de *Vlietdijk* zal zoo gemaakt worden, dat het berijden met paarden geen ondiepten meer veroorzaakt. In deze verbetering dragen *Voorburg* en *Tedingerbreek* f 1000 bij. Met deze verbetering gaat gepaard verbreeding van de vaart van 's *Gravenhage* tot de *Nieuwe Tolbrug* door den *Haag*.

In 1642 wordt dit contract voor 12 jaren vernieuwd met eene enkele wijziging, voornamelijk deze, dat beide *Delft* en den *Haag* gelijkelijk de kosten zullen dragen.

Hoewel de contracten van 1618 en 1642 slechts tijdelijk zijn, blijft deze toestand, nl. dat van de *Nieuwe Tolbrug* tot den *Leidschendam* gezamenlijk door *Delft* en den *Haag* ieder voor de helft wordt onderhouden, voortduren, tot dat in 1863 de gemeenschap wordt ontbonden. Door den *Haag* en *Delft* schijnt echter in zooverre te zijn afgeweken van het contract van 1618 en 1642, dat in latere tijden niet meer beoogd werd een diepte van een voet beneden den drempel van den *Leidschendam*, doch eene diepte van 1.88 beneden *Delfland's* boezempeil, d. i. 2.04 — A.P., terwijl tegenwoordig de drempel in den *Oostduiker* van den *Leidschendam* ligt op 2.33 — A.P., en die van den *Westduiker* op 2.25 — A.P. Wel is waar bestaat ook de mogelijkheid dat sinds 1617 de drempels der duikers zijn verlaagd, doch eene dergelijke

verlaging, waarvan door ons geen sporen zijn ontdekt, komt onwaarschijnlijk voor.

Volgens de acte van 1618 blijft over het eerste vak, van *Rijneveld* tot de *Nieuwe Tolbrug*, de sententie van KAREL V, van kracht. *Den Haag* is dus slechts verschuldigd een derde van een kwart; het wordt wel door *Delft* herhaaldelijk aangezocht, om ook voor dat vak de helft bij te dragen, maar weigert steeds. Wel draagt het in 1669 en 1671 $\frac{1}{3}$ bij in de verdieping van de vaart van de *Nieuwe Tolbrug* tot de *Hoornbrug*, maar steeds onder uitdrukkelijke acten van non-praejudicie. Maar als regel schijnt het diepen van den *Vliet* van *Delft* tot de *Nieuwe Tolbrug* door *Delft* geheel alleen geschied te zijn. In lateren tijd zien wij *Delft* den *Haag* wijzen op de sententie van KAREL V en aandringen op een vast accoord. *Den Haag* blijft echter doof; het draagt in 1760 wel $\frac{1}{4}$ bij, maar slechts voor eens. Weder in 1785 wordt besloten de uitdieping te doen volgens een vijfjarig bestek, waarin *den Haag* $\frac{1}{4}$ zal betalen. Terwijl *den Haag* zich dus nimmer verbinden wil, ziet men op eenmaal na 1792, zonder dat er eenige reden is, ook dat gedeelte van den *Vliet* opgenomen onder de gemeenschappelijke zaken, die *Delft* en 's *Hage* voor de helft onderhouden.

Sinds 1694 bestond ook een zoodanig gemeenschappelijk onderhoud ten opzichte van den straatweg tusschen *den Haag* en *Delft* en van den trekweg van *Delft* tot de *Hoornbrug*, die tengevolge van den aanleg van dezen straatweg naar de westzijde van den *Vliet*

was verlegd. Een geschil over de tolheffing op dezen weg tusschen deze gemeenten leidt in 1863, na magtiging van ons collegie, tot opheffing van een gemeenschappelijk beheer, dat tusschen beide gemeenten bestond. In een gemeenschappelijk besluit van *'s Hage* en *Delft*, door ons den 21sten April 1863 goedgekeurd (bijl. VII) wordt o. a. *de trekvliet* van *Delft* naar den *Leidschendam* om niet overgedragen aan de gemeente *Delft*.

Evenzoo het jaagpad van *Delft* tot de *Hoornbrug*, uitgezonderd zeer enkele gedeelten, die ten name van andere eigenaren bekend zijn.

Het is opmerkelijk dat *Delft* de overname om niet voorstelt, niettegenstaande *den Haag* er op wijst, dat, bij de beoogde afschaffing van den voetgangerstol op den weg van *Delft* naar *den Haag*, de gemeenschap die van 1831—1860 voor elke gemeente f 660 'sjaars had opgebracht, elke gemeente f 300 's jaars bij zal moeten passen.

Delft neemt het onderhoud op zich o. a.

1°. Het behoorlijk uitdiepen van den *Haag-* en *Zuidvliet*, van de *Lepelbrug* nabij *Delft*, door de *Hoornbrug* tot aan den *Westduiker* aan den *Leidschendam*.

4°. Het onderhoud van het jaagpad, gelegen aan de westzijde van de vaart, van den aanslag af tot de *Hoornbrug*, van de steenen kade en het paal- en gordingswerk met wrijfplank, strekkende van den noordwestelijken vleugel van de *Lepelbrug* tot de walschoeiing en van de houten beschoeiingen langs het voormelde jaagpad.

7°. Het onderhoud van het voet- en jaagpad en

van de waterkeering aan de *Zuidzijde* van den *Zuidvliet*, strekkende van de *Oude Tolbrug* tot aan de straat van den *Leidschendam*, met de schoeijingen en paaltjes langs en op die waterkeering.

In deze regeling is alleen niet voorzien in het onderhoud van het jaagpad van de *Hoornbrug* tot de *Oude Tolbrug*. Dit gedeelte van het jaagpad, verheeld aan den straatweg, die van de *Hoornbrug* gaat tot aan de *Vink*, is indertijd in onderhoud overgedragen aan de Commissie voor de bestrating van den weg tusschen *Rijswijk* en de *Vink*.

De bruggen in den *Vliet*, de *Oude Tolbrug*, de brug in de kom van *Voorburg* en de *Wijkerbrug*, zijn ambachtswerken, die bij de opheffing der ambachten aan de gemeente *Voorburg* zijn overgegaan. Verwijding der twee laatste bruggen had in 't bijzonder plaats in 1676. Den 29sten December 1672 werden namelijk bij gelegenheid van Luxemburg's invasie door Burgemeesteren van 's *Gravenhage* op order van de Staten met gewapende burgers deze bruggen vernield, om de passage van den vijand te retardeerden. De ambachtbewaarders van *Voorburg* en *Tedingerbroek* bieden aan om de *Voorburgsche* van 13 tot 15 en de *Wijkerbrug* van 13 tot 18 voet te verwijden en ontvangen daarvoor van *Delft*, *Leiden* en den *Haag* zonder consequentie voor het vervolg elk 100 zilveren ducats.

Over de verbetering van het gedeelte van den *Leidschendam* tot *Leiden* werden door *Delft* in 1617 mede reeds stappen gedaan. Volgens resolutie der veertigen

der stad *Delft* in 1618 zullen Burgemeesters dier stad met die van *Leiden* in communicatie treden over het wegnemen van weddens in den *Vliet* beoosten den *Dam*, en 't verleggen van de paden op den *Vlietweg*. Er is dus reeds een trekpad, dat echter veel te wenschen overlaat.

In 1632 heeft *Leiden* een plan opgemaakt en aan *Delft* meegedeeld, waarvan de kosten op f 38,000 worden geraamd. Er wordt besloten eene conferentie te houden met die van 's *Hage* en *Rotterdam*. Den 7den December 1632 besluiten de 40 en de vroedschappen der stad *Delft* het werk te maken, al ware het dat de regenten van *Rotterdam* en 's *Hage* geene bijdrage bewilligden; maar dat die, al waren ze genegen tot eenig subsidie, nogtans noch gezag, noch deel in 't gabel zouden genieten. In April 1635 stelt *Leiden* voor, dat ieder in 't werk de helft zal dragen, doch *Delft*, wijzende op de kosten die het gemaakt heeft in het diepen van den *Vliet* in 1618, bedingt dat *Leiden* zal betalen $\frac{2}{3}$, en *Delft* $\frac{1}{3}$.

Op deze grondslagen komt dan ook het contract tot stand den 30sten Junij 1636 (Bijlage VIII). Maar omdat, op gronden van de werken, in 1618 tot stand gebracht, de kostenverdeeling niet gelijk is, verbindt *Delft* zich tevens „om te doen ofte praesteeren dat „de vaart van den *Vliet* van den *Leidschendam* tot „*Delft* in behoorlijke diepte, en de trekweg langs die „vaart tusschen den *Leidschendam* en de *Tolbrug* met „plank-, paal- en zodenwerk behoorlijk bezet, buiten „kosten van de stad *Leiden* altijd onderhouden zal „worden.” Daargelaten dus de onderhoudspligt van

anderen, neemt tegenover *Leiden*, *Delft* dien onderhoudspligt geheel op zich.

Leiden bragt door een nieuw gegraven vaart met trekweg bovendien eene verbinding tot stand van den *Vliet* tot aan de *Wittepoort* buiten *Leiden*. Voor dit alles wordt bij octrooi van 1 Augustus 1636 door de Staten onteigening toegestaan en verder het regt om gabelen te heffen verleend. Met dit aanleggen van den trekweg ging gepaard het diepen van den *Vliet* tot een halven voet beneden den drempel van den *Leidschen-dam*; een halve voet mindere diepte dus, dan *Delft* en *'s Hage* gegeven hadden aan den *Vliet* aan de andere zijde van den *Dam*. Daar toch was bepaald een voet beneden den drempel. Dat dit geschiedde, blijkt uit de beschikking van Dijkgraaf en Hoogheemraden van *Rijnland* van 1 October 1638 (Bijl. IX), waarbij bepaald wordt, dat de *Vliet*, op kosten van *Delft* en *Leiden*, een halven voet dieper zal worden gemaakt dan de drempel van den duiker aan den *Leidschendam* bij zomerwater ligt, en dat het water op die diepte voortaan zal mogen worden onderhouden.

Hetzij het voorgaande als een consent van *Rijnland* worde beschouwd, hetzij als een registreeren door het Waterschap van eene verplichting die de beide steden op zich nemen en die ook in het waterschapsbelang strekt, in beide gevallen blijkt daaruit, dat met het maken van den trekweg gepaard ging het brengen op die diepte. Het is ook natuurlijk dat zulks geschiedde, omdat, wil de trekweg aan zijne bestemming beantwoorden, er ook voldoende diepte moet

zijn, en de diepte, met zooveel kosten aan den Zuidvliet gegeven, wil die eenige vrucht dragen, ook aan de andere zijde van den dam vereischt wordt.

In 1700, bij het octrooi dat door de Staten verleend wordt tot droogmaking van den *Noordplas*, wordt eindelijk deze vaart van *Rotterdam* door *Delft* en *Leiden* tot den *Rijn* eene publieke vaart verklaard. Deze resolutie is om twee redenen belangrijk. Wij zagen dat de opening van den *Leidschendam* altijd door de steden *Haarlem*, *Gouda* en *Dordrecht* werd bestreden, dat zij zelfs tot stand was gekomen in strijd met eene sententie van het *Hof van Holland* van 1579, en slechts bij een provisioneel verdrag werd gedoogd. Deze resolutie nu wettigt den toenmaligen toestand. Voor ons heeft zij echter een ander belang. Zij eischt dat de vaart verder onderhouden zal worden, zooals zij in 1700 was. *Rotterdam* en *Amsterdam* verlangen dat securiteit gegeven wordt, dat de passage door deze vaart zonder eenige belemmeringen, en zonder eenige bezwaren of meerdere lasten zal geconserveerd worden; en de andere steden, in 't bijzonder *Delft* en *Leiden* beloven daarop, dat ieder in de jurisdictie van derselver steden, heerlijkheden of ambachten die order zal stellen en praesteren, dat de vaart en hetgeen daartoe specteert, behoorlijk worde onderhouden (Bijl. X).

Wij resumeeren:

Van *Rijneveld* tot de *Tolbrug* is oudtijds onderhouds-pligtige de stad *Delft*, als zoodanig en als eigenaresse van den *Leidschendam* voor $\frac{3}{4}$, *Rijswijk*, *Haag-*

ambacht met den Haag over het overige 1/4. In het laatst der overige eeuw onderhouden *den Haag* en *Delft* ieder voor de helft, zonder dat er eenige reden voor te vinden is. En bij gemeenschappelijke regeling tusschen 's *Hage* en *Delft*, onder goedkeuring van ons Collegie, is *Delft* alleen tot onderhoud verbonden.

Van *de Tolbrug* tot den *Leidschendam* zijn oudtijds onderhoudpligtigen *Voorburg* en *Tedingerbroek*. In plaats van die, onderhouden sedert 1618 *Delft* en 's *Hage*, zij het ook onder acte van non-praejudicie. En toen deze gemeenschappelijke zorg in 1863 opgeheven wordt, wordt daarvoor bij gemeenschappelijke regeling onder onze goedkeuring in de plaats gesteld onderhoud van *Delft* alleen.

Deze verplichting van *Delft* om, onverschillig op wie het verhaal kon uitoefenen, te zorgen dat de vaart in behoorlijken staat was, bestond reeds jegens *Leiden* door het contract van 1636, en jegens den Souverein door de resolutie van 1700.

Over den onderhoudspligt ten opzichte van *den Vliet* van den *Leidschendam* tot *Leiden* zijn twee opvattingen mogelijk. Onderwerp van het contract is het maken van een nieuw trekpad. Is nu het diephouden der vaart een noodzakelijk appendix van het trekpad en begrepen in de in het contract gebezigde uitdrukking van „trekweg en de gevolgen van dien”, en „kosten tot reparatie en de onderhoudinge van den trekweg en alle de verdere kosten?” Wij meenen deze vraag ontkennend te moeten beantwoorden, evenals bij het contract van 1663 tusschen *Leiden*, *Woerden* en

Utrecht, betreffende het jaagpad langs *den Rijn* (bladz. 59), en dit te meer, omdat bij de verpligting die *Delft* op zich neemt, aan de andere zijde van *den Dam*, duidelijk onderscheid wordt gemaakt tusschen de verpligting tot dieping en die tot onderhoud van den trekweg.

In 1859 had tusschen *Leiden* en *Rijnland* eene corresponsdentie plaats over de zoogenaamde keur van 1 October 1638. Wij zeggen „zoogenaamde” keur, omdat het ons zeer twijfelachtig voorkomt of hier veeleer niet slechts aan een consent gedacht moet worden. *Rijnland* wees op die keur, die, zoo meende het, zou strekken om te bestendigen een toestand, die toen reeds bestond, naar aanleiding van het in 1636 door de Staten verleende octrooi. Voor deze stelling, werd in hoofdzaak aangevoerd: 1°. de verpligting die *Delft* aan de andere zijde van *den Dam* op zich nam; 2°. het feit, dat het in 1636 en volgende jaren ook omvatte verbetering der vaart door afsnijding der hoeken. (De hoek over *Lammen* werd aangehaald); en 3°. het rationeele, dat indien men eenmaal een trekweg onderhoudt, ook de vaart verplicht of onverplicht wordt diep gehouden.

Leiden daarentegen wil gaarne toegeven dat het vroeger zich vele offers voor het diephouden van *den Vliet* getroostte in het belang der stad, maar ontkent dat daaruit volgt dat het steeds zal moeten doorgaan te doen, wat het vroeger zonder eenige wettige verpligting deed. Terwijl *Leiden* de noodige verdiepingen laat verrigten, meent het dat het hooger bestuur in

dit onderhoud moet voorzien. *Leiden* door ons collegie naar de Regeering verwezen, ontvangt 24 September 1860 tot antwoord „dat er geen termen zijn „gevonden om van Rijkswege maatregelen te nemen „tot onderhoud of verbetering van het vaarwater den „Vliet, van *Leiden* naar *den Leidschendam* loopende; en „dat zoolang niet is gebleken dat de keur van 1 „October 1638, waarbij de uitdieping van dit vaarwater aan *Delft* en *Leiden* is opgedragen, door latere „verordeningen is vervallen of gewijzigd, of zoolang „door regterlijke vonnissen de verbindende kracht „aan die keur niet is ontzegd, Dijkgraaf en Hoogheemraden van *Rijnland* voor hare handhaving, „krachtens art. 109 van het reglement van *Rijnland*, „dat de handhaving der keuren aan hen opdraagt, „hebben te zorgen.”

Krachtens art. 192 van datzelfde reglement is deze keur, gesteld dat zij er eene was, na 5 jaar na invoering van het reglement (in 1857) vervallen.

In den laatsten tijd zijn wederom klagten tot ons gekomen over ondiepten in *den Vliet*. Vermits er naar onze overtuiging niemand is, die tot deze verdieping kan worden verplicht, hebben wij gemeend U, afgescheiden van datgene wat in het vervolg door U besloten zal worden, het voorstel te moeten doen de thans noodige verdieping voor rekening der Provincie met subsidie van *Rijnland* te doen geschieden.

**Vaart van 's HAGE
tot de NIEUWE TOLBRUG.**

Wij zagen dat deze vaart reeds ten tijde van ALBRECHT VAN BEIJEREN bevaren moet zijn. Het onderhoud der vaart, dit blijkt uit een resolutie van den stadhouder en den raad van 1450 was een appendix van het onderhoud van het Grafelijk hof dat bij omslag (riemtaal) door een reeks ambachten moest geschieden. ⁽¹⁾

* Voor vaart schijnt het oorspronkelijk niet ingerigt te zijn. Eerst ongeveer in 1520 wordt de Zuidelijke kade tot trekpad gebruikt op last van het Hof. Daartegen komen echter klagten van *den Noordpolder van Rijswijk*, waarvoor die kade „welke van veengrond is” tot waterkeering moet dienen. Mitsdien werd in 1532 door het Hof gelast, dat bij riemtael (dus door de ambachten met het onderhoud van het Hof belast) jaarlijks / 6 zal opgebracht worden en hetzelfde bedrag door *den Haag*, *Rijswijk* en *Voorburg* zullen elk jaar 20 schuiten zand op de kade brengen. Elke biervoerder uit *den Haag* 's jaarlijks zes schuiten, en elke schuitenvoerder, hetzij van *Delft*, hetzij van *den Haag* jaarlijks twee. In 1632 wordt de poenale sanctie op dit voorschrift gesteld. Het blijkt uit die publicatie dat het verdere onderhoud koven deze verplichtingen noodig ten koste der riemtalen kwam. ⁽²⁾ De administratie

(1) Zie hierover DE RIEMER, pag. 407 en volg. S. VAN LEEUWEN. Voorrede op de costumen van Rijnland, pag. 70, 71, 72.

(2) DE RIEMER, pag. 380.

over dit pad geschiedde dus door de Rekenkamer, als administreerende de domeinen. Hiermede strookt dat bij Kon. besluit van 27 Nov. 1820 n°. 27, waarbij door 't domein renten, die het in *den Haag* heeft, aan die gemeente worden afgestaan, ook werd overgedragen „de kade en weg naar *de Geestbrug* met „de brug zelve.”

In 1618 wordt de vaart, in verband met de verbetering van *den Vliet* van *Delft* tot *den Leidschen dam*, door *den Haag* belangrijk verbreed en verdiept. Sinds dien tijd schijnt *den Haag* het onderhoud geheel op zich genomen te hebben. Met eene enkele uitzondering.

In 1655 wordt een contract gesloten tusschen 's *Hage* en de *kamer van Rekeningen* (de administratie van het domein), waarbij bedongen wordt dat 's *Hage* in het diepen van de vaart van de *Nieuwe Tolbrug* tot het *Leprozenhuis* (*Zieken*) zal betalen $\frac{2}{3}$ en de Graaflijkheid $\frac{1}{3}$; doch deze uitzondering schijnt alleen in verband te hebben gestaan met een subsidie, dat *den Haag* gelijktijdig geeft voor het maken van de *Be-zuidenhoutsche brug*.

De Trekvaart van LEIDEN tot HAARLEM.

De weg van *Leiden* naar *Haarlem* was oudtijds door *de Zijl* over het *Haarlemmermeer*. De ondervinding met het jaagpad tusschen *Delft* en *den Haag* en *Leiden* opgedaan, noopt *Leiden* met *Haarlem* ook tusschen die steden dezelfde reis-gelegenheid te scheppen. In 1656 vragen de beide steden aan de *Staten van Holland*

onteigening aan, „om tot gerief, en de commoditeyt „van haere steden, van 't gemeene land, en van den „reizenden man te maken eene bekwame trekvaart „met een trekpad daarnevens van *Haarlem* tot *Leiden*.” Bij besluit van 6 April 1656 worden door de staten zeer gunstige voorwaarden van onteigening toegestaan. Twee commissarissen uit het collegie van Hoogheemraden van *Rijnland* zullen „alle pretentien accomoderen of de plans dadelijk en absolutelijk decideren, en bij de taxatien zullen zij speciaal reguard en reflectie hebben te nemen op de verbeteringen, daarmede de landen, aan de eigenaars blijvende, door het schieten en leggen van de vaart zullen worden gebeneficieerd.” Bovendien zullen de beide steden gabbellen of weggeld mogen heffen tot rembursement der gedragene en jaarlijksche onkosten. Den 18en April 1656 wordt het contract door beide steden gesloten (Bijl. XI). *Leiden* en *Haarlem* zullen ieder voor hunne bijzondere rekening de helft der vaart leggen. Voor *Leiden* is dit gemakkelijker daar het gebruik kan maken van de *Maren* en de *Poel*, terwijl *Haarlem* zijn gedeelte geheel te graven heeft. Maar verder zal onderhoud en exploitatie geheel voor gemeenschappelijke rekening gevoerd worden.

Deze toestand blijft voortduren. In 1848 zijn de exploitatien van het jaagpad *Leiden-Haarlem* en *Leiden-Utrecht* verliesposten geworden, en de Raad van *Leiden* wendt zich op dien grond tot Uwe Vergadering om eene jaarlijksche tegemoetkoming uit de Provinciale kas. De Raad wijst op het algemeen belang, betrokken bij die werken en plaatst op den voorgrond

dat de stad Leiden geen bijzonder belang bij het behoud daarvan kan hebben om zich daarvoor belangrijke geldelijke opofferingen te getroosten, nadat zij reeds de vruchten van de voor den aanleg uitgeschoten kapitalen sinds eenige jaren heeft moeten missen; dat zelfs een oppervlakkige blik op de kaart der provincie het bijzonder belang van dit gewest bij het behoud dezer waterstaatswerken in het oog doet springen.

Het verzoek van beiden wordt in Uwe Vergadering van 8 Julij 1848 behandeld. De Commissie van Rapporteurs plaatst op den voorgrond dat de vaarten en jaagpaden groot voordeel aan den handel en Vaderland en de Provincie hebben aangebragt, doch daarmede door de Steden in de eerste plaats het nut en 't voordeel harer poorters en verdere ingezetenen werd beoogd. Dat nu het voordeel door de vaarten aangebragt verloren is gegaan, het onderhoud een groote last is geworden, maar die nadeelige uitkomst geen regt op subsidie kan geven. Een subsidie zou zelfs hoogst gevaarlijk zijn, omdat alsdan een ieder, die in deze Provincie met het onderhoud van vaarten of jaagpaden belast is, in meerdere of mindere mate aanspraak op geldelijke tegemoetkoming zoude hebben. Overeenkomstig het advies der Commissie wordt het verzoek afgewezen, maar tevens aan Gedeputeerde Staten verzocht, om te trachten door hnnne bemiddeling de Besturen der gemeenten, die bij de instandhouding van vaart en trekvaart zooveel belang hebben, te bewegen om voor het onderhoud eenige geldelijke bijdrage te geven. De uitkomst van deze bemoeijenissen

wordt medegedeeld in Uwe vergadering van 5 November 1850, n^o. V. De gemeenten in *Zuid-Holland* zijn ongezind. Gedeputeerde Staten van *Noord-Holland* willen zelfs de uitnoodiging niet aan de gemeenten in hun gewest overbrengen, zonder vooraf de denkwijze der Provinciale Staten te kennen. Zij voegen daarbij dat zij in gemoede ook weinig vrijheid vinden, de gemeenten, die naar hunne meening weinig belang hebben, tot het geven van bijdragen op te wekken.

De RIJN.

In de eerste helft der 16de eeuw wordt *de Rijn*, van *Leiden* tot aan *Utrecht* reeds vrij druk bevaren. Van den aanvang af treffen wij echter ook klagten aan over de ondiepten van *den Rijn* tusschen *Woerden* en *Utrecht* ⁽¹⁾. Ook zijn er in dat gedeelte drie dammen, *de Stadsdam*, *de Heldam* en *de Haanwijkerdam*, die successievelijk eerst in 1640, 1659 en 1660 door sluizen worden vervangen.

Door de stad *Utrecht*, geholpen door de Staten van *Utrecht*, wordt het *Utrechtsch* gedeelte van *den Rijn* verdiept en verbreed, de dammen door sluizen vervangen en de bruggen verhoogd. Van af 1641 worden door *Utrecht* pogingen in het werk gesteld, eerst bij *Woerden*, daarna bij *Leiden* om de vaart geschikter te maken, ook door het aanleggen van een trekpadd. Aanvankelijk komt in 1661 een overeenkomst tot stand

(1) *Utrechtsch Placcaatboek*, deel II, pag. 246 en volg.

tusschen *Leiden* en *Utrecht* tot verbetering van de vaart op zeer groote schaal. Ten zuiden van *den Rijn* zal een geheele nieuwe vaart gemaakt worden. Alleen van *Bodegraven* tot *Nieuwerbrug* en van de *Haanwijkerdam* tot de tegenwoordige buiten 't *Oog in al* zal de *Oude Rijn* gevolgd worden. Volgens dit plan geraamd op / 460,000 zal het traject van *Leiden* naar *Utrecht* slechts zes uur bedragen. *Leiden* wil aan dit plan tevens verbinden verversching van het water in *Leiden* door middel van water uit *de Gouwe*.

Toen *Leiden* voor dit plan oetrooti vraagt, verzetten zich in de Staten de steden *Gouda*, *Dordrecht*, *Haarlem* en *Rotterdam*. De oppositie der laatste stad vervalt, zoodra haar de verzekering wordt gegeven dat zij dat nieuwe trekpad zal mogen gebruiken onder betaling van het gabel. Maar de oppositie van de drie eerstgenoemde steden blijft bestaan. *Leiden* moet boeten voor de oppositie die het in 1657 gemaakt heeft tegen het graven van een vaart tusschen *Dordrecht* en *Gouda*. In een brief van 29 Augustus 1662 legt *Gouda* deze verklaring af: „Soo heeft ons goet gedaght UEd. seer „vriendelijk te gemoet te voeren, dat wij in conformité „van vorige iterative en als nogh genomen Resolutie „van onse Vergadering van de Vroedschap, aan geene „leden ofte steden van de provincien van *Hollandt* en „*West-Vrieslandt*, connen accorderen off toestaan, eenige „Octroijen van treckvaerten; ten ware bevoorens door „de respective leden der gemelde provincie ons ware „geaccordeert en toegestaen, gelijk equitabel en over „langh gedesidereert versoeck, om te mogen jouissieren

„van 't octroy nopende een trekvaart tusschen *Dordrecht* en onse stadt.”

Vermits uitvoering van dit plan onmogelijk is zonder octrooi tot onteigening, wordt een ander opgevat dat zonder zulk octrooi uitgevoerd zou kunnen worden. Door HENDRIK STEVIN, zoon van SIMON STEVIN, de leermeester van PRINS MAURITS, wordt het plan geopperd om *den Rijn* als vaart te gebruiken en daar langs een trekpad aan te leggen. Ter uitvoering van dit plan sluit *Leiden* den 20 September 1663 met *Utrecht*, waarbij thans ook *Woerden*, een nieuw contract. Het contract bepaalt zich eenvoudig tot het jaagpad.

Ook tegen dit plan volgt een krachtig verzet van *Haarlem*, dat de aangelanden van *den Rijn* opzet. *Leiden* tracht het bij te leggen door te willen toegeven aan het verlangen van *Haarlem*, dat het trekpad niet zou mogen worden gebruikt om koopmans goederen uit *Leiden* of een of ander dorp, liggende beneden de insnijding van de *Goudsche vaart*, naar *Amsterdam* te vervoeren. Maar hiertegen verzet zich weder *Amsterdam* (resolutien der vroedschap van 26 October, 10 November en 21 November 1663):

Er is in het nieuwe plan voorzien, dat er geen middel tot onteigening zal zijn blijkens de woorden: „Soo „bij aldien door de onwillich of wrevelichheyt van „eenige geïnteresseerde ingelanden ofte andersints dit „werek stucxgewijse in eenige plaetse niet naar be- „hooren can werden voltrocken, sullen de steden „*Utrecht* en *Leyden* ofte *Woerden* yeder in haer resp.

„districten gehouden syn, 't selve bij alle occasie te „voltrecken tot hare resp. particuliere oncosten.” Wat bij onwil dus niet dadelijk kan gemaakt worden, zal eerst later behoeven te geschieden.

Toch is een verbetering op ruimer schaal niet geheel opgegeven, want in eene clause wordt voorzien in de kostenverdeeling voor het geval bogten in *den Rijn* (o. a. de bogt van *Alphen*) mogten worden afgesneden.

Volgens dit contract van 1663 (bijl. XII) zal *Leiden* en *Utrecht* in de onderhoudskosten $\frac{3}{8}$ dragen en *Woerden* het resteerende $\frac{1}{4}$, terwijl de baten in dezelfde verhouding verdeeld zullen worden. Voor datgene wat *Utrecht* reeds tot verbetering van het *Utrechtsch* gedeelte verrigt heeft wordt onder de gemeene aanlegkosten van *Utrecht* en *Leiden*, eene indemnificatie van f 25000 gebragt. De kosten van aanleg van het trekpad en wat daarbij behoort beliepen voor *Utrecht* en *Leiden* f 294,248. (1) Blijkens resol. der Groot Vroetschap van *Leiden* van 7 Oct. 1663, kwam het getal der groote en kleine bruggen die tusschen *Leiden* en *Zwammerdam* moesten worden gemaakt op honderd, en zou het aantal noodig tusschen *Zwammerdam* en *Harmelen* mede hoog zijn, zoodat men op dat tijdstip reeds tot de conclusie kwam dat de kosten het dubbele der begrooting zou bedragen.

De stad *Utrecht* bekomt van de staten van *het Sticht* Octrooi. Wij zeiden reeds dat door *Leiden* het

(1) W. J. C. RAMMELMAN ELSEVIER, archivaris der Gemeente Leiden; Het trekpad van Leiden over Woerden naar Utrecht. (Medegedeeld door de Maatschappij Nederl. Letterkunde.)

plan juist gewijzigd is omdat het wegens oppositie van *Haarlem* geen octrooi kon magtig worden. Het jaagpad in *Zuid-Holland* komt tot stand zonder ont-eigeningswet. Toen in Mei 1664 het jaagpad is voltooid, wordt dan ook door *Leiden* een gedenkpenning geslagen met deze regelen:

Het jaegpadt lang verwacht
 Spijt wangunst, nu volbracht,
 Spijt boeren domme kragt,
 Siert aan den Rijn, drie steeden.
 't Is wonderlyck bedacht,
 Geluckich utgewracht,
 Niet door octrooi of macht,
 Maar ijver, gelt en reeden;

en met het randschrift:

Reluctante licet invidia et rusticitate, omnem sibi reddit perviam viam virtus.

De wangunst is aan het adres van *Haarlem*.

Over het diephouden van *den Rijn* wordt noch in de overeenkomst van 1663 noch in het octrooi, dat *Utrecht* van zijn staten verkreeg, gesproken. De *Utrechtsche* raadcommissie van Febr. 1870 verklaart dit stilzwijgen uit het feit dat dit onderhoud toen ter tijd was en bleef ten laste der gehoefslaagden, ten minste in de provincie *Utrecht*, doch eerst in later tijd, zonder dat het juist bekend is hoe en waarom, op de contractanten is geschoven. Onzes inziens spreekte het van zelf dat degenen, die belang hadden bij het jaagpad, ook door diephouding zorgden, dat dit jaagpad aan zijne be-

stemming bleef beantwoorden. Maar eene verpligting om zulks te doen voor de drie steden, ligt niet in de regeling van 1663.

Wie ten tijde die regeling in dit gewest voor het diephouden te zorgen had, blijkt niet. Waarschijnlijk was er tot den tijd dat *de Rijn* door stoombooten bevaren werd een voldoende diepte. Rijnlandsche keuren bestaan daaromtrent niet, wel omtrent het schoonhouden van *den Rijn*. Alleen was de doorvaart bij *Alphen* steeds een bron van zorgen, zoowel nadeelig voor de afstrooming als voor de scheepvaart. In het belang der afstrooming werd in 1641 een kanaal met bruggen bewesten om het dorp gemaakt. Juist over dit gedeelte van *den Rijn* tusschen de *Gouwesluis* en de *Heimanswetering* is het meeste scheepvaartverkeer. *Haarlem* ontvangt dan ook in 1605 consent om daar altijd te mogen diepen ⁽¹⁾. De verpligting tot diephouding van *den Rijn* aldaar schijnt van ouds gerust te hebben op de ambachten van *Alphen* en *Oudshoorn*, want in 1671 wordt bij *Rijnlandsche* keur ⁽²⁾ aan schout en ambachtsbewaarders van de ambachten *Alphen* en *Oudshoorn* het bevel gegeven voor de uitdieping zorg te dragen.

Maar ook dit bevel schijnt niet voldoende te zijn geweest om de scheepvaart geheel te helpen en daarom helpt zij zich zelve. In 1682 sluiten de schippersgilden van *Amsterdam*, *Dordrecht*, *Haarlem*, *Rotter-*

(1) Handvesten van *Haarlem*, pag. 401.

(2) Keuren van *Rijnland*, pag. 284.

dam, *Gouda* en *Leiden*, onder goedkeuring van *Rijnland*, met de ambachten van *Alphen* en *Oudshoorn* eene overeenkomst, waarbij die ambachten zich verplichten *den Rijn* diep te houden, tegen betaling door de schippers van diep of loodgelden. Voor 8 of 4 stuivers nl., naar gelang der grootte van zijn vaartuig, bekomt elk schipper een loodje aan den brug te *Alphen* tegen vertoon waarvan hij een jaar lang kan doorvaren. De last van diephouding en daarentegen ook het voordeel der loodgelden zijn met 1 Januarij 1870 als een ambachtswerk op *Rijnland* overgegaan. ⁽¹⁾

In de laatste jaren zijn over de ondiepten in *den Rijn* herhaaldelijk klagten tot ons collegie gekomen. *Rijnland* ruimt die ondiepten alleen op voor zoover zij de waterlozing belemmeren, maar zorgt niet voor de verdieping in het belang der scheepvaart. Eene verplichting daartoe bestaat ook geenszins, want de roeping van het Hoogheemraadschap is alleen de zorg voor zijn boezembelang.

In 1875 hebben wij, doch zonder resultaat bij de Regeering pogingen aangewend, op dat van Staatswege in de voor de scheepvaart noodige verdieping van *den Rijn* werd voorzien.

Er is dus, uitgezonderd aan weerszijden van de *Alphensche brug*, niemand die zorg draagt voor het onderhoud van *den Rijn* als vaarwater. Alleen in het onderhoud van het traject van de *Heimanswetering* tot

(1) GEVERS VAN ENDEGEEST: Het hoogheemraadschap van *Rijnland*, pag. 132.

de Gouwesluis, zal worden voorzien, zoodra uitvoering wordt gegeven aan het verbeteren van den waterweg *Amsterdam—Rotterdam*.

Het lot van deze vaart heeft Uwe vergadering zich reeds aangetrokken bij hare besluiten van 10 Julij 1879 n^o. XVIII en 12 November 1880 n^o. IX, waarbij in het belang der scheepvaart op den Rijn, tusschen de Gouwesluis en de gemeentekom van Woerden, sommen uit de Provinciale kas werden beschikbaar gesteld om de brug te Nieuwerbrug, de sluis en brug te Bodegraven en de brug te Zwammerdam geschikt te maken voor de doortogt van schepen, breed 4.77 M. met een diepgang van 1.80 M.

De exploitatie van het trekpad door *Leiden*, *Woerden* en *Utrecht* is winstgevend geweest tot 1823. *Leiden* vroeg in 1848, evenals voor de trekvaart naar *Haarlem* (zie bladz. 55) ook een subsidie in de onderhoudskosten van dit trekpad. Evenzoo *Woerden*. Op beide adressen werd ongunstig beschikt; de aanliggende gemeenten waren mede niet tot bijdragen genegen. In Uwe zomervergadering van 1880 diende *Leiden* een verzoek in tot overname van het jaagpad op *Zuidhollandsch* territoir door de Provincie, tegen eene jaarlijksche vaste bijdrage van *Leiden* in de kosten van onderhoud. ⁽¹⁾

Wij herinneren dat, bij besluit van 13 November 1880 *Leiden* naar ons collegie werd verwezen, om op de door ons aangegeven grondslagen te onder-

(1) Zie Notulen 6 Julij 1880 No. XXXIII, bijl. 157 en 158.

handelen en dus, zoodra door *Leiden* en *Woerden* eene nieuwe ontwerp-regeling tusschen hunne gemeenten en *Utrecht* is toegezonden, waarbij zij het voortdurend onderhoud van het jaagpad op *Zuid-Holland's* territoir als een zaak van gemeenschappelijk belang op zich nemen, aan U een voorstel te doen om de Provincie te verbinden tot eene jaarlijksche vaste bijdrage van *Leiden* en *Woerden*.

Tot nog zijn de onderhandelingen door *Leiden* niet geopend.

De SCHIE van ROTTERDAM naar OVERSCHIE.

De vaart wordt door *Rotterdam* gegraven krachtens octrooi van WILLEM IV van 9 Julij 1340. Dit octrooi heeft de vorm van een brief aan Heemraden van *Schieland*, die gelast worden om *Rotterdam* te doen hebben een vaart met een weg tot in de *Schie*, op *Rotterdams* kosten te maken op het tijdstip dat *Rotterdam* kiest. *Schieland* zal zorgen dat *Rotterdam* de onteigenden voldoende schadeloos stelt.

Reeds in 1342 is met dit werk een aanvang gemaakt. Het wordt echter bemoeilijkt. Vandaar eene aanschrijving van JAN VAN BEAUMONT, als stadhouder, aan den baljuw van *Delfland* en *Schieland*, den rentmeester van *Noord-Holland* en de heemraden van *Schieland*, om met het maken der vaart spoed te maken, en een gebod aan ingelanden wier landen doorsneden worden, om *Rotterdam* te laten delven omdat „ons en

„onsen raede dunkt dat die vaart nuttelyk is voor 't „gemeene land.” (Bijl. XIII).

De vaart is dadelijk een steen des aanstoots voor *Delft*. Waarschijnlijk door *Delftsche* invloeden ontvangt in 1375 *Defland* octrooi om de *Rotterdamsche vaart* door een dam te scheiden van de *Schie*, daarop een windas te plaatsen en daarvoor dezelfde regten te heffen als aan den *Hinderdam* bij *Delft* geheven worden. (Zie bladz. 32). Van de opbrengst van dezen tol zal bekostigd worden het maken van eene nieuwe voor de scheepvaart gesloten vaart tusschen *Delft* en *Schiedam*. (de oorsprong der poldervaart?). In 1380 weet echter *Rotterdam* intrekking van dit octrooi te verkrijgen. De considerans luidt: „want ons voortijds „ons goede luiden van *Delflant* aanbragten, dat het „onse landen groot nutschap waer, dat men die heul „toedamde die lag te *Overschie*, en om dat besogt is „en wij ondervonden hebben, dattet onse gemeene „landen en ons proffijtelijker en beter is, dat daar een „open heul leit, soo hebben wij enz.” Een kwitantie van ALBRECHT voor 500 frankrijksche vranken van goud in het *Rotterdamsche* archief berustende, maakt duidelijk op welke wijze deze graaf zoo spoedig betere begrippen verkreeg.

Den 12den Augustus 1412 ontvangt *Rotterdam* van den graaf jurisdictie over de door haar gegraven *Schie*, „tot Ouderschie tot circa 10 gaarden ter beider zijde”⁽¹⁾. Een dergelijk privilege bezat, zooals wij zagen *Delft*

(1) Van Mieris. Charterboek deel IV, pag. 210.

ten opzichte van de *Schie* van *Delft* tot *Delfshaven*. In *Overschie* zijn er voortdurend botsingen over beide jurisdictien.

De vaart schijnt van den aanvang af gebrekkig gemaakt te zijn. In 1506 wil daarom *Rotterdam* het gedeelte van den *Billertschen Heul* tot in de *Schie* verbeteren en damt daarom de *Schie* tusschen beide punten af ⁽¹⁾. Tegen deze verbetering komt *Delft* in verzet; het belet die zelfs met geweld. Het proces tusschen beide steden eindigt met eene sententie van den *Hoogen Raad* te *Mechelen* in 1512, waarbij *Delft* veroordeeld wordt alles te repareeren, te vergoeden en de verbetering der vaart te gedogen. *Delft* had beweerd dat het stuk van *WILLEM IV* van 1340, waarop *Rotterdam* zich beriep, geen octrooi was, maar alleen een open brief aan *Schieland*, en dat, — al ware het een octrooi — het uitgediend had door het graven der vaart in 1342, zoodat men zich er niet op kon beroepen tot het graven van eene nieuwe vaart. Uit deze bewering schijnt opgemaakt te moeten worden, dat de verbetering die *Rotterdam* toen ter tijde bewerkstelligde van zeer grooten omvang was.

(1) De *Billertsche heul* lag oudtijds zooals wij zagen (bladz. 33) in een weg van *Hillegersberg* naar *Schiedam*. In 1574 is hier een schans gesticht en in verband daarmede de *Billertsche heul* vernietigd. In 1582 wendde *Rotterdam* zich tot de Staten, ten einde die brug op kosten van den lande zou worden hersteld, als zijnde afgebroken in het belang der defensie. Op dit verzoek volgt eene afwijzende beschikking. Op grond van wat in dergelijke gevallen in *Rijnland* en andere kwartieren is geschied, wordt aan *Schieland* opgedragen de heul te herstellen. (Notulen *Holland* 9 Mei 1582). Dit schijnt nimmer geschied te zijn, waarschijnlijk omdat omtrent deuzelfden tijd de brug over de *Delfhavensche Schie* bij het huis *Spangen* verviel en daardoor ook het belang bij deze brug.

Een derde grond van *Delft* is, dat aan die stad, krachtens het privilegie van 1451, zou behooren langs de geheele *Schie* een jurisdictie over 14 roeden aan weerszijden. Wij zagen echter reeds (bladz. 32) dat dit privilegie slechts betrekking heeft op de eigenlijke haven.

Verder beroept *Delft* zich op regten als ambachtsheer van *Overschie*.

Na de sententie van 1512 eindigen de geschillen tusschen *Delft* en *Rotterdam* geenszins. *Delft* waakt steeds dat de heulbrug te *Overschie* (de lage brug genaamd) geen halve duim hooger worde gelegd, en dientengevolge ontstaan herhaaldelijk twisten (1572, 1623, 1649, 1689 en 1705).

In 1623 werd, nadat door *Rotterdam* de brug was verhoogd, door den *Hoogen Raad* herstel van den vorigen toestand bevolen. Toen *Rotterdam* de brug zooals die toen gemaakt was, weder afbrak, werden de Burgemeesters crimineel vervolgd. Bij resolutie van 20 December 1625 besluiten de Staten van *Holland* aan den *Hoogen Raad* te schrijven, die procedure te doen surcheren, mits *Rotterdam* de brug zou laten liggen zooals die van wege den *Hoogen Raad* is gelegd.

De procedure in 1705 begonnen, eindigt in 1717 met een accord tusschen beide steden. *Rotterdam* verbindt zich de brug altijd zoo „te doen maken, vermaken en houden, dat die zal hebben een geheel vast dek, zonder „dat hetzelfde dek voor de passeerende vaartuigen in „'t geheel of ten deele zal kunnen worden geopend.”

Delft heeft nog eene andere wijze om de scheep-

vaart in de *Rotterdamsche Schie* te bemoeilijken, nl. om voor de monding der *Rotterdamsche Schie* in de *Delftsche Schie*, waarin *Delft* alleen het regt van baggeren heeft, een soort zandbank te laten. Ziehier de schilderachtige beschrijving die VAN SPAAN (Beschrijvinge der stad *Rotterdam* anno 1713, pag. 214) van den toestand geeft. „De *Delvenaars* toonden in later „tijden haar quade nukken, te weten met deze door- „vaart ondiep te maken. Voor dezen deden ze het „onder de heul, maar nu regt voor de vleug of het „gat, wel te verstaan in de *Delfsche Schie*; maar „mij dunkt dat het een geweldenarij is die niet te „pas komt; want hier heb je dan van schippers en „knechts een gevloek, dat je de haren te bergen „rijzen, voornamelijk als zij op derdehalf of drie voet „water dus moeten blijven zitten, haar schuiten ont- „laden en een ander de doorvaart beletten; en dit „is nog het fraaiste, dat geen *Overschienaar*, onder „de jurisdictie van *Delft* wonende, die schippers dan „mag helpen.”

Na de groote verbetering in 1512 zijn er verschillende beslissingen van het *Hof van Holland*, de *Rekenkamer* en *Schieland* omtrent details. Zoo wordt *Rotterdam* belast met het onderhoud van de kade van den *nieuw Spaanschen polder*, waarover het trekpad loopt, tegen eene jaarlijksche uitkeering van den polder, die later afgekocht is. Het onderhoud van deze kade tracht *Rotterdam* reeds spoedig over te dragen aan een ander. Nadat het voornemen om het voor 50 jaren te concederen tegen genot van zekere inkomsten in 1587

schipbreuk had geleden, omdat daartoe niemand bereid was, wordt door Burgemeesters en Regeerders der stad *Rotterdam* in 1595 met den secretaris ADR. WILLEMSZN. VAN DER CHIJS in zijn privé een allervreemdst contract gesloten ⁽¹⁾. Aan hem wordt opgedragen de kade van de *Schans* tot en met de houten brug of heul te *Overschie* te onderhouden, geschikt voor de passage met jaagpaarden tegen genot van tolregt. Tot waarborg dat deze verplichting zal worden nagekomen, verbindt VAN DER CHIJS zijn huis in de *Oppert*, en voorts in 't algemeen zijn persoon en al zijn goederen; waarop de Burgemeesters van wege *Rotterdam* aan hem, zijne erven of regtverkrijgenden geven en transporteeren de kade met eene rente van vijf gulden tien stuivers en een erfpacht van dertig stuivers, mitsgaders de aan *Rotterdam* behoorende rietvelden in dat gedeelte der vaart.

Deze zelfde toestand bestaat tot nog toe. Van de familie VAN DER CHIJS is dit onderhoud en heffingsregt overgegaan op de familie VAN DER HEIM en sedert Januarij 1871 bij openbaren verkoop op C. DE BRUIJN. Uit papieren in het *Delftsche* archief voorhanden blijkt, dat men aldaar, na het accoord van 1717 betreffende de *Heulbrug*, pogingen aanwendde om van de familie VAN DER HEIM dit regt in handen te krijgen, ten einde verbetering van de *Rotterdamsche vaart* verder te kunnen verijdelen.

De heffing der padgelden werd, behalve in het

(1) (Bijl. n°. XIV).

contract van 1595, later nog vastgesteld bij resolutie van Burgemeesteren van 1629 en 1706. Het regt der stadsregeering om hier padgeld te doen heffen heeft, zooals wij reeds zagen (bladz. 66), zijn oorsprong in de jurisdictie die *Rotterdam* volgens het privilegie van 1412 over *de Schie* had.

Het overige gedeelte van het jaagpad van *Rotterdam* tot *de Schans* is verheeld aan den Rijksweg *Rotterdam-Doenkade*, welken sinds 1807 *Rotterdam* als straatweg onderhoudt, doch wordt ook daar nog heden, ten bate van dit pad, padgeld geheven.

Van de sluis „*het Spui*” die deze vaart met de rivier verbindt, is de oorsprong noch in het archief van *Schieland*, noch in dat van *Rotterdam* te vinden. Het eerst wordt daarvan melding gemaakt in een brief van HERTOG ALBRECHT dd. 22 September 1390, waarbij deze zich jegens de „goede lieden, die wateren deur „die spoeije en sluise van *Rotterdam* en deur die sluise „tot *Schoonreloo*, of hiernamaels wateren zullen,” verbindt „dat wij die spoeije en sluise voorsz. niet „en zullen bevisschen noch doen bevisschen” enz.

Den 6 Maart 1422 beslissen Hoogheemraden van *Schieland* in een geschil tusschen *Rotterdam* en die „van *Brouck Berg Polder* en *Blommersdijk* ter west- „zijde van de vaert”, dat *Rotterdam* de spoeije moet timmeren en maken naar voorschrift van HH., doch niet nauwer dan het voor dezen geweest is, en dat de ambachten na voltooiing van het werk aan *Rotterdam* zullen betalen de voor dien tijd zeer belangrijke som van 200 Engelsche nobelen. Den 19 Februarij 1571 wordt er tus-

sehen *Rotterdam* en *Schieland* een accoord getroffen, waarbij de gemeenschappelijke belangen worden geregeld; en ten aanzien van het *Spui* wordt bepaald, dat het voor gemeene rekening zal worden verpacht. 21 Julij 1587 besluit de vroedschap om een gedeelte land onder *Bleiswijk* te verkoopen „omme te vervullen de kosten „van de maeckerije van de nieuwe spoeije.” Eindelijk 7 Maart 1657 is er een nader accoord tusschen *Rotterdam* en *Schieland*, waarbij onder verwijzing naar dat van 1571 wordt gezegd, dat de billijkheid medebrengt dat *Schieland*, hetwelk de helft der inkomsten geniet, ook de helft draagt in de kosten van het onderhoud der sluis. Sedert is *het Spui* gemeenschappelijk eigendom van *Rotterdam* en *Schieland*, ieder voor de helft.

De verpligting van *Rotterdam* tot onderhoud van de Schie vindt dus haar oorsprong in de octrooien van 1340 en 1342. Zij is later bevestigd, zooals wij reeds aantoonen, door de resolutie der Staten van 30 Julij 1700, (bijl. X) volgens welke resolutie ook deze vaart in geen slechteren toestand mag worden gebragt dan den toenmaligen.

De Schie van OVERSCHIE tot SCHIEDAM.

De *Schiedamsche Schie* was na het graven der *Rotterdamsche* en der *Havensche Schie*, uitsluitend in het belang van *Schiedam*. Het diephouden der *Schie* trok *Schiedam* zich dan ook voortdurend aan.

Het jaagpad schijnt aangelegd te zijn door de ambachten *Hoogenban* en *Oud-Mathenesse* en *Schiedam*. Bij resolutie toch van Dijkgraaf en Hoogheemraden van *Schieland* van 27 Oct. 1633 wordt aan die ambachten en *Schiedam* toegestaan een heffingsrecht voor jaag- of schuitpaarden.

Bij Kon. besluit van 17 Maart 1835 n^o. 74 waarbij aan *Schiedam* het doen bestraten van den naast het jaagpad gelegen weg naar *Overschie* en het heffen van een tolregt op dien weg vergund wordt, wordt tevens de heffing van de jaagpadgelden en het onderhoud van het jaagpad aan *Schiedam* opgedragen tegen een jaarlijksche uitkeering aan de polders van *Hoogenban* en *Mathenesse* van f 165 gezamenlijk.

Bij het diephonden der *Schie* ondervond *Schiedam*, van *Delft* dezelfde moeilijkheden als *Rotterdam*. Bij de grens tusschen *Delftsche* en *Schiedamsche Schie* werden ondiepten gelaten, en wanneer *Schiedam* die, zooals in 1780, weg doet ruimen ontstaan daardoor hevige geschillen.

De *Schiedamsche Schie* heeft steeds eene belangrijk mindere diepte dan de *Rotterdamsche* en *Delftsche Schie*. Volgens den legger der boezemwateren in *Delfland*, in 1847 vastgesteld, is *Schiedam* verplicht tot het diephouden der *Schiedamsche Schie* tot 1.88 M. beneden *Delflands* boezempeil.

**De Vaarten van DELFT
naar MAASSLUIS en VLAARDINGEN.**

De *Vlaardingsche vaart* van *Delft* naar *Vlaardingen* dagteekent van de alleroudste tijden. Van *Maassluis* naar *Delft* geschiedde het verkeer door *de Gaag*, doch zeer gebrekkig. In 1643 wendde zich daarom de stedelijke regeering van *Delft* tot de Staten van *Holland*. Er op wijzende dat de schuiten dikwijls vier uur tijd noodig hebben om van *Maassluis*, *Delft* te bereiken, inzonderheid tot groote schade van de visscherij te *Maassluis*, die hare visch niet op een behoorlijken tijd te *Delft*, *den Haag* en elders ter markt kan brengen, toont zij aan, dat van *Delft* naar *Maassluis* een geschikte vaart bestaat nl. door *Schipluiden*, de *Vlaardingsche vaart* op door den *Noordvliet*. Van *Delft* tot het einde der *Vlaardingsche vaart*, tegenover den *Noordvliet*, bestaat reeds een zandpad, voor jaagpad geschikt, en langs den *Noordvliet* tot *Maassluis* zouden andere kaden en wegen voor jaagpad gebruikt kunnen worden.

Langs deze vaart zal de afstand in $1\frac{1}{2}$ uur, hoogstens 2 uur kunnen worden afgelegd. Op dien grond vraagt *Delft* onteigening en recht tot heffing van gabelen.

Tegen dit verzoek der stedelijke regeering verzetten zich de voogden van den onmondigen heere van *Kenenburgh*, heer van *Maassluis*. Volgens een rekwest aan de Staten door hen ingediend, zal bij deze vaartverbetering *Vlaardingen* veel meer profiteeren dan *Maas-*

sluis, daarom wordt aangedrongen op verbetering van den gewonen weg van *Maassluis* naar *Delft* door *Maasland* (*de Gaag*).

Beide rekwesten worden in handen van *Delfland* gesteld, die eene schikking tusschen beide partijen tot stand brengt, waarop den 11den Februarij 1644 aan *Delft* het gevraagde octrooi verleend wordt. (Bijl. XV).

Het werk wordt uitgevoerd door *Delft* en den heer van *Maassluis*, de eerste $\frac{2}{3}$, de laatste $\frac{1}{3}$ in de kosten bijdragende. Alleen de *Noordvliet* wordt verbreed en verdiept; voor het overige bepaalt zich het werk tot het maken van een trekweg. Tot dat einde verwerft men van de betreffende polders, den *Kerkpolder*, den *Zouteveenschen polder*, den *Duispolder* en den *Kommandeurspolder*, den eigendom of het gebruik der polderkaden.

In 1654 sluit *Vlaardingen* zich aan dit trekpad aan, door een trekpad te maken van *Vlaardingen* tot de *Vlaardingsche schouw*. *Delft* waarborgt *Vlaardingen*, bij overeenkomst van 26 December 1654, (Bijl. XVI) het gebruik van het jaagpad van de *Vlaardingsche schouw* tot *Delft*, bevordert het werk door een subsidie van f 300 en neemt de verplichting op zich jaarlijks tien schepen puin te leveren, hetgeen nog steeds geschiedt. Daarentegen verbindt *Vlaardingen* zich het nieuwe trekpad ten eeuwigen dage te onderhouden.

In 1709 wordt de gemeenschap tusschen *Delft* en den heer van *Maassluis* ontbonden, en, omdat voortaan volgens de nieuwe overeenkomst de last van veer- en trekpad op de stad *Delft* zal komen te vallen, betaalt

de heer van Maassluis „tot dedommagement” aan *Delft* de som van f 1080 eens vooraf.

Het veer tusschen *Maassluis* en *Delft* werd in 1870 bij gemeenschappelijk raadsbesluit onder onze goedkeuring ontbonden. Na dien tijd kwam in den gemeenteraad van *Delft* de vraag ter sprake of men het trekpad niet zou kunnen abandonneeren. Den 25 Julij 1873 werden door den raad Burgemeester en Wethouders uitgenoodigd de vereischte maatregelen te willen nemen, om de gemeente *Delft* van het onderhoud te bevrijden. De raadscommissie, op wier advies dit besluit werd genomen, meende dat de verplichting tot onderhoud voor de gemeente ophoudt, wanneer zij het trekpad niet langer voor haar belang noodig acht (Zie verslag van het verhandelde in den gemeenteraad 1873, n^os. 8 en 10). Bij haar beschouwingen hield deze commissie geen rekening met het octrooi der Staten van 11 Februarij 1644, en het contract met *Vlaardingen* van 1654, waaruit toch de verplichting tot onderhoud voortvloeit, maar uitsluitend met de contracten omtrent het onderhoud der polderkaden met de betrokken polders aangegaan. In enkele dier contracten komt de uitdrukking voor, dat het gebruik der kade als trekpad wordt gegeven, *zoolang het Delft zal goeddunken*, mits *Delft* de kade onderhoudt, zoolang zij de kade gebruikt, of dat die van *Delft* het onderhoud op zich nemen *ten eeuwigen dage*, *zoolang als zij hetzelfde trekpad eenigszins zullen gebruiken*.

Daargelaten dat *Delft* zich met deze contracten niet zou hebben kunnen onttrekken aan de verplig-

ting die uit het oetroot voortvloeit, is de beteekenis dier uitdrukkingen duidelijk genoeg. *Delft* verzwaarde den onderhoud der kaden ontzettend, door die als jaagpad te doen berijden, en verbond zich daarom, zoolang de kaden met trekpaarden worden bereden, en dus dit onderhoud verzwaard blijft, den onderhoud op zich te nemen. Is het jaagpad vervallen, dan houdt *Delfts* onderhoudspligt op tegenover die kaden, waar dergelijke clausulen gemaakt zijn. Maar het jaagpad kan niet vervallen door eene beschikking van den gemeenteraad van *Delft*.

Al de wateren die gezamenlijk deze vaarten uitmaken, *de Hoornsche vaart*, *de Breevaart*, *de Vlaardingsche vaart* en *de Noord- of trekvljet* zijn steeds slechts als boezemwateren onderhouden. Het onderhoud van alle geschiedt regtstreeks door *Delfland*.

GOUWE en AARKANAAL.

De Gouwe is de eenige vaart die de souverein zich ernstig aangetrokken heeft. Wij zagen in de bovengenoemde resolutie der vroedschap van 1491 *Gouda* zich noemen de stad, „daer die Heer van de lande „sijn sloth, sijn tollen en sijn sluijsen heeft laten „maken”. Waarschijnlijk dateert de eerste sluis van JAN VAN BEAUMONT die in 1306 door zijn broeder WILLEM III met de heerlijkheden van *Schoonhoven* en van der *Goude* begiftigd werd, en door wien het regt tot tolheffing verkregen moet zijn. Door uitsterving

verviel deze heerlijkheid met dit regt in 1397 aan de grafelijkheid.

Gouda beweerde van de oudste tijden een regt te hebben dat *door* hare stad gevaren werd. Eene erkenning van dit doorvaartregt ligt in een handvest van Hertog ALBRECHT van 9 Januarij 1398, waarbij als een bijzondere gunst „van gratien ende niet van „rechtswege” aan de stad *Haarlem* wordt toegestaan, om bij gelegenheid van een doorbraak van den *IJssel-dijk*, waardoor de doorvaart door de stad onmogelijk was geworden, met goedvinden van *Gouda* een verlaat te maken (waarschijnlijk op de plaats van de *Malle-gatsluis*), en daar gedurende 8 dagen haar schepen door te laten „in sulke maniere, dat des niet meer „geschied en sal, tenzij bij consent van ons, ende „onser stede van der *Goude* voorsz. soo wanneer dat „ter open wael aan die *IJssel* zijn”.

Juist dat groote gewicht dat door *Gouda* aan de doorvaart gehecht werd, was oorzaak dat pogingen, om de doorvaart te vergemakkelijken en dus het oponthoud te *Gouda* te verkorten, door haar steeds worden tegengegaan. Wij zien dan ook uit handvesten van WILLEM VI, dat *Gouda* bevolen wordt te gedogen dat, op kosten van *Rijnland* en *Haarlem* een nieuwe sluis zal worden gemaakt. Verzet daartegen zal gestraft worden als landverraad ⁽¹⁾

Toch schijnt die sluis toen niet tot stand te zijn gekomen, want uit eene conventie van 5 Maart 1436

(1) Handvesten van *Rijnland* pag. 74 en 78.

tusschen *Haarlem*, *Leiden*, *Amsterdam*, *Gouda*, *Alkmaar*, *Hoorn*, *Medemblik* en *Edam* blijkt, dat door *Haarlem* op kosten dier steden toen eerst het verlaat wordt gemaakt ⁽¹⁾

Deze sluis is de tegenwoordige sluis bij het *Amsterdamsche veer*. De vroeger reeds bestaande sluis is de binnen- of donkere sluis. Deze beide sluizen zijn steeds geweest eigendom van den Staat, niettegenstaande *Gouda* daar een sluiswachter aanstelde. Sluisgelden werden ook van wege den Staat geheven. Bij privilegie van MAXIMILIAAN en MARIA wordt de belofte gegeven, „dat de schepen van *Holland*, *Zeeland* en *Vriesland* „voortaan onbelet varen zullen door de sluizen van „*Gouda*, mits betalende van elken schepe 'tgeen dat „sij van ouden tijden, ende over twintig of vijf en „twintig jaren geplegen sijn te betalen, sonder eenige „meerdere of andere exactie daer van te nemen of te „maecken, naervolgende der oude ordonantie daarvan „wesende, ende daer op dat men die selve sluysen „te verhuysen pleegt.” Zij behoorden dan ook beide tot de Rijkswerken die bij het Kon. besluit van 17 December 1819, n^o. 1, in onderhoud bij de Provincie kwamen. Eerst bij Kon. besluit van 25 Dec. 1856 werden zij aan *Gouda* overgedragen.

In 1615 werd door *Gouda*, om aanslibbing in de haven te voorkomen, gesticht de *IJsselhavensluis*. Deze is de eenige voorname sluis, die ten behoeve der scheepvaart door *Gouda* werd aangelegd. Deze drie

(1) Charterboek IV pag. 1073.

sluizen liggen achter elkander en vormen gezamenlijk twee kolken. Tot dekking der gemaakte kosten genoot *Gouda* tot 1 Mei 1681 een deel van het sluisgeld, door de gravelijkheid geheven.

Tijdens het beleg van *Leiden* deed de behoefte zich gevoelen om met oorlogschepen door de *Gouwe* van de *IJssel den Rijn* te kunnen bereiken. De sluizen in *Gouda* waren daartoe te eng. Op herhaaldelijk aandringen van PRINS WILLEM I komt daarom buiten *Gouda* de groote sluis tot stand (de *Mallegatsluis*). Maar deze sluis, die geheel op kosten van het gemeene land wordt opgerigt, mag alleen dienen om oorlogschepen door te laten; de doorvaart van koopmansgoederen blijft door de stad.

Toen in verband met de stichting der *Mallegatsluis* door de Staten van *Holland* den 23 Februarij 1589 tot verwijding op gelijke wijde der *Gouwesluis* bij *Alphen* wordt besloten, wordt dan ook uitdrukkelijk bepaald: „dat de *Goutsche sluys*, leggende in den „*Rijn-Dijck* bij den Dorpe van *Alphen*, gemaect zal „worden op gelijke wijte als de groote sluyse, leggende in den *IJssel-Dijck* buyten der stede van der „*Goude*, ende om de steden te versoecken dat de „schipvaert daer door de voorsz. sluysen, soo wel „leggende buyten der stede van der *Goude* in den „*IJssel-dijck*, als tot *Alphen* in den *Rhijn-dijck*, niet „sal worden gediverteert, tot nadeel van d'een of „d'andere stede, soo is goetgevonden dat in de voorsz. „*Goutse sluys* sal geleyt worden een *Vlot* van alsulke „breete, dat daer door geen wijder schepen mogen

„passeren, dan door de wijte van de tegenwoordige
 „oude sluys, welck *Vlot* met kettingen gesloten sal
 „worden aen d'eene zijde van de voorsz. sluys, ende
 „de sleutel daarvan bewaert worden bij eenen sluys-
 „wachter, die aldaer gestelt sal worden onder Eede,
 „dat hij 't voorsz. *Vlot* niet sal openen om eenige
 „groote schepen te laten passeren, ten ware schepen
 „van oorlogh, hem verthoonende patente of bevel van
 „sijn Excell. als Admirael van de zee, of schepen
 „geladen met goederen 't gemeene landt van Hollandt
 „toekomende, ende dat sulcx blijcke bij paspoort van
 „den Convoymeester daer deselve goederen afgescheept
 „souden sijn; beloovende ende verseeckerende allen
 „dengenen die 't selve aangaet, of in toekomende
 „tijden aangaen zal mogen, dat de verwijdingen van
 „de voorsz. sluys nu often eeuwigen dage niet sal
 „worden gebruyckt tot eenige ordinaris deurvaert,
 „maer alleen tot defensie van den Lande, ende
 „gerief van de schepen die tot dienst van den
 „Lande noodelijck zullen worden gebruyckt als
 „voorszs. is.”

Bij deze resolutie is aangeteekend dat *Amsterdam* hierin bewilligt onder expresse protestatie dat het leggen en openen van het vlot niet zal strekken tot haar praejudicie, en het vlot tot verhindering der doorvaart van de groote schepen niet zal mogen worden geopend, dan met voorweten en consent van *Amsterdam*. En op verzoek van *Rotterdam* wordt tot zekerheid van *Amsterdam* dit geregistreerd. *Amsterdam* en *Rotterdam* schijnen dus beide te willen verhinderen dat

er tusschen *Maas* en *IJ* een binnenvaart ontsta voor zeeschepen geschikt.

De passage blijft dus in weerwil van de *Mallegatsluis* door *Gouda* geschieden. In het verdrag van 19 December 1598 aangegaan tusschen *Gouda*, *Dordrecht* en *Haarlem* om de hulp der overige steden te winnen tegen de ongeoorloofde binnenvaart, die *Amsterdam* en *Rotterdam* gebruiken, door faciliteiten bij het schutten toe te staan, is het eerst sprake van de passage door de *Mallegatsluis* met handelschepen (Zie *Bladz.* 21). Maar toch alleen nog slechts na 36 uren in de stad op schutting gewacht te hebben, zullen schuiten buiten om door de *Mallegatsluis* geschut worden. Langzamerhand werd deze buitenomvaart meer en meer gebruikt, maar zij wordt door de regeering van *Gouda* slechts toegelaten na consent, waarvoor armengeld moest worden betaald. Aanvankelijk ziet men voor deze buitenomvaart ook de voorwaarde stellen, dat de schepen, waaraan die wordt toegestaan niet naar zee bestemd zijn (het *Amsterdamsch* belang), maar het zwaartepunt is het armengeld, waarin eene vergoeding gelegen is voor het mindere voordeel dat de ingezetenen genieten bij korter oponthoud der schippers, en bij het onnoodig maken van overscheping. De schipper moet telkens tot in deze eeuw aan het stadhuis het consentbriefje halen.

Later beziet *Gouda* de *Mallegatsluis* met eenigszins andere oogen. Toen in 1763 deze sluis eene geheele vernieuwing moet ondergaan, dringt *Gouda* er bij de staten opaan, dat, om de stremming der vaart, en

dientengevolge het gebruik van andere vaarten te voorkomen, naast de bestaande een nieuwe sluis zal worden gesticht, en staat kosteloos den grond daarvoor af. De buitenomvaart schijnt dus toen zeer druk te worden gebruikt. Deze nieuwe sluis verkreeg wijdere afmetingen dan de oude, die toegedamd werd, had.

De *Gouwesluis* bij *Alphen* in den *Hoogen Rijndijk*, is volgens Walvis, beschrijving van *Gouda*, Pag. 18, in 1508 als verlaat ingerigt; volgens teekeningen op *Rijnlands Archief* berustende echter eerst in 1562. Gedurende den 80 jarigen oorlog werd ten westen van het bestaande verlaat een opening gemaakt om Staatsche oorlogschepen in den Rijn te laten ten einde op den *Haarlemmermeer* de Spanjaarden te kunnen bestoken. Toen het gold de bestaande sluis te herstellen, werd in 1589 ten westen van die sluis, in de oude opening door *Rijnland*, ten koste, zooals wij zagen, van het gemeene land, een nieuwe sluis gemaakt op dezelfde wijdte als de *Mallegatsluis*. Er waren dus toen twee verlaten naast elkaar. De oostelijke schutsluis die steeds door *Rijnland* werd beheerd, was blijkens een in 1615 door *Rijnland* ingestelde enquête steeds de ordinaris doorvaart. Wanneer deze schutsluis in een keersluis veranderd is blijkt niet uit *Rijnlands Archief*, waarschijnlijk echter in 1621, toen de staten sluis op gemeen landskosten is vernieuwd en de oostelijke sluis in gebrekkigen staat verkeerde. Eerst na deze inrigting der *Gouwesluizen* bij *Alphen*, schijnen vervallen te zijn de schutdeuren in de *Gouwe*,

waardoor de *Gouwe* van de stadsgrachten was afgesloten.

De *Mallegatsluis* en de *Gouwesluis* waren als verdedigingswerken onder het beheer der Gecommitteerde Raden en speciaal onder dat der commissarissen over de kleine fortificatieën. De sluizen daarentegen binnen de stad *Gouda*, afkomstig uit het domein der grafelijkheid, waren als zoodanig onder beheer der kamer van rekeningen.

Wie oudtijds tot dieping der *Gouwe* verplicht was, blijkt niet. In 1358 beveelt ALBRECHT VAN BEIJEREN, als ruwaard, verdieping der vaart, en benoemt eene commissie van vijf Edelen, die beslissen zullen, wie daartoe verplicht zijn, terwijl reeds bij voorbaat hunne beslissingen gehonoreerd worden. In latere tijden schijnt *Gouda* zich deze zorg te hebben aangetrokken. De overeenkomst met Amsterdam in 1656 tot het maken van een vaart en trekpad tusschen beide steden, bragt het diephouden der *Gouwe* van zelf mede. Voor dit groote werk verkrijgen *Gouda* en *Amsterdam* bij resolutie van 6 April 1656, octrooi van de Staten. (Bijl. XVII).

Wij zagen reeds (bladz. 27) de concessien die beide steden verplicht waren aan *Haarlem* te doen, nl. de geringe afmetingen van de brug over de nieuw te graven vaart, tegenover de *Gouwesluis* en het verbod om daarover koopmansgoederen te vervoeren. Het geheele werk werd van af *Gouda* tot *Vrouwenakker* door *Amsterdam* en *Gouda*, elk voor de helft bekostigd, terwijl ook elk de helft van de opbrengst der

gabellen genoot. Vermits voor een klein deel de vaart en weg op *Utrechts* territoir liep, gaven de Staten van *Utrecht* daarvoor octrooi ⁽¹⁾.

De vaart liep door *Amstel*, *Drecht*, door eene nieuwe vaart in *de Aar* en van *de Aar* weder door eene nieuwe vaart regt tegenover *de Gouwesluis* in *den Rijn*.

In 1685 werd door de beide steden het *IJkerveer* ingesteld, een veer voor koopmansgoederen, in strijd met het octrooi van 6 April 1656, doch *Haarlem* schijnt dit voortdurend gedoogd te hebben.

Deze toestand blijft voortduren tot 1823. Bij Kon. Besluit van 5 April 1823 n°. 77 wordt een bestek goedgekeurd, waarbij *de Drecht* en *de Aar* tot *den Rijn* worden verbreed en verdiept, en de sluizen en bruggen verbreed. Dit werk op f 262.000 begroot, wordt opgedragen aan het Collegie van Dijkgraaf en Heemraden van *Nieuwer Amstel*, tot dien einde vermeerderd met een lid, en aan welk Collegie de naam gegeven wordt van Heemraadschap van *den Amstel* en *Nieuwer Amstel*. (Bijl. XVIII) De thans bestaande tollën of gabellen zullen door het Heemraadschap worden overgenomen.

Overeenkomstig dat besluit staan de steden *Amsterdam* en *Gouda* hunne regten af; aan beide steden wordt een jaarlijksche bijdrage betaald, die voor *Gouda* f 2000.— bedraagt en steeds wordt uitbetaald.

Het werk wordt bekostigd door middel van eene geldleening door het Collegie aangegaan. Niettegen-

(1) *Utrechtsch Placcaatboek* II, Pag. 235. *Utrecht* bedingt dat de wisseling der trekpaarden steeds op Stichtsch gebied zal moeten plaats hebben,

staande de benaming van Heemraadschap van den *Amstel* en *Nieuwer Amstel* geschikt is om verwarring te stichten, is dit Heemraadschap slechts eene commissie, die ten behoeve van de aandeelhouders het beheer over dit werk en de inning der gabelen heeft, met geen publiek regterlijk gezag bekleed.

In beheer van *Gouda* blijft na 1823 het beheer der *Gouwe* met jaagpad en pont aan de *Gouwesluis*. Behalve de jaarlijksche uitkeering van / 2000 van het Heemraadschap van den *Amstel* en *Nieuwer Amstel*, ontvangt het als schadeloosstelling bij Kon besluit van 29 Nov. 1823 een vergunning tot heffing van een verhoogd tarief.

Bij de invoering der Gemeentewet geniet dus *Gouda*:
de gabelen voortspruitende uit het octrooi der Staten van *Holland* van 6 April 1656, laatstelijk vastgesteld bij ordonnantie van Burgemeesters en Regeerders der steden *Amsterdam* en *Gouda* den 23 Oct. 1714;

het vermeerderd gabelgeld, geheven op grond van het Kon. besluit van 29 Nov. 1823, N^o. 90;

het consentregt voor het buitenom varen, hetgeen het meeste opbrengt. Dit consentregt heeft op merkwaardige wijze ook na 1795 stand gehouden. Bij de Publicatie immers van de Provisionele Repraesentanten van het Volk van *Holland* van 10 Maart 1795 is uitdrukkelijk gedecreteerd „de opheffing en vernietiging van alle . . . plaatselijke privilegien, op de „passage van personen, schepen en goederen gesteld, „of van dezelve eenig plaatselijk Regt vorderende”;

waarvan ter voorkoming van misverstand uitdrukkelijk worden uitgezonderd zulke zoogenaamde tollën of gabelen, welke bepaaldelijk tot onderhoud van wegen, straten en vaarten geheven worden.

In 1836 wordt het bij Kon. besluit herdoopt in een sluisregt door *Gouda* geheven voor het schutten door de *Mallegatsluis*; vermits echter die sluis door de Staten werd gemaakt, en toen door de Provincie beheerd werd, is dit sluisregt niets anders dan een vermomd consentregt.

Na de invoering der gemeentewet wordt dan ook dadelijk op den voorgrond gesteld, dat voor het varen door de *Mallegatsluis* niets geheven mag worden. *Gouda* wordt echter toegestaan te heffen tot dekking der kosten van het jaagpad langs de *Gouwe*, en daartoe behoorende werken, alsmede van de uitdieping der *Gouwe* en voorts tot bestrijding der kosten van onderhoud der kaaimuren, meerpalen, schoeijingen enz. in en langs den *IJssel*, benevens het bevaarbaar houden van den *Turfsingel*, het schutten door de *Donkere Sluis*, de sluis aan het *Amsterdamsche veer*, beide in 1856 aan *Gouda* overgedragen, en de *IJsselhavensluis*.

Vermits de nieuwe regeling voor *Gouda* een aanzienlijk finantieel verlies medebrengt, wordt tot hare invoering den uitersten termijn, in art. 291 der Gemeentewet gesteld, afgewacht.

Er komen nu tot stand:

eene belasting-verordening op het schutten door de drie sluizen in onderhoud en beheer bij *Gouda*; en

eene concessie tot heffing voor het bevaren van *de Gouwe* en den *Turfsingel*, alsmede van veergeld voor het gebruik van de pont aan de *Goudsche sluis* onder *Alphen*. De laatste concessie wordt slechts tot 5 jaar verleend.

In 1869 worden deze heffingen in zooverre veranderd, dat bij belasting-verordening geheven wordt voor het varen door de gemeente, en bij de concessie slechts voor het bevaren van het buiten de gemeente gelegen gedeelte der rivier *de Gouwe*.

En belasting-verordening en concessie worden in 1869 door den Koning voor 25 jaar bekrachtigd. De reden daarvan is dat *Gouda*, onder voorwaarde dat gedurende 25 jaar haar die heffing verzekerd zij, op zich neemt: 1°. voort te gaan met het beweegbaar maken der bruggen en verbreedten der sluizen in de haven, om voor schepen met staande masten en stoombooten een breedten weg door de gemeente te maken, ten einde op die wijze het oponthoud, aan de *Mallegatshuis*, door het druk verkeer veroorzaakt, onnoodig te maken. (Deze toen nog te maken werken werden geraamd op f 130,775). 2°. $\frac{3}{8}$ van het maken der *Gouwe-kaden* te bekostigen (geraamd op f 95456.25).

Het beheer over de vaart als boezemwater.

Uwe opdracht aan ons eischt een onderzoek naar den regtstoestand der vaarten.

Na den onderhoudsplicht behandeld te hebben volgt het beheer over de vaart als boezemwater en de politie betreffende het verkeer.

Wij wezen er reeds op dat alle vaarten boezemwateren zijn, en over alle als zoodanig beheer wordt gevoerd door de Hoogheemraadschappen *Rijnland*, *Delfland*, *Schieland* of het *Grootwaterschap van Woerden*.

In de keuren van al deze waterschappen treffen wij bepalingen aan, die het baggeren verbieden zonder consent van Dijkgraaf en Hoogheemraden, het versmallen der kaden en verbreedten of verdiepen langs kaden.

Zoo luidt in *de keur op de dijken, kaden en wateren in Rijnland*:

Art. 2. Het is verboden langs dijken of kaden, dienende tot keering van zee-, rivier- of boezemwater, nieuwe wateren te graven, of bestaande wateren te verbreedten of te verdiepen.

Art. 6. Het is verboden eenig boezemwater te vernauwen, te verondiepen, te dammen of boezemlanden in te polderen.

Art. 12. Het is verboden in de volgende boezemwateren van het Hoogheemraadschap te baggeren:

1°. de slooten, vaarten, braken of wielen, grenzende aan de binnenzijde van de *IJ-* en *IJsseldijken*;

2°. de *Gouwe*, de *Rijn*, het *Aarkanaal*, de *Drecht* en *Leijdsche vaart*, de *Heimans-*, *Woud-* en

Oude Weteringen, de Does en de Zijl, de Ringvaart van den Haarlemmermeerpolder, de Schinkel, het Nieuwemeer, het Spaarne en de Liede, de Mare en de Leede enz.

Art. 13. Dijkgraaf en Hoogheemraden zijn bevoegd, om van de verbodsbepalingen, voorkomende in de artt. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11 en 12, schriftelijk ontheffing te verleen, en wel op de voorwaarden die zij zullen noodig oordeelen, mits de aanvraag om zoodanige ontheffing geschiedt bij een op gezegeld papier gesteld adres.

In de *Keur, regelende het onderhouden en reinigen der Boezemwateren in Delfland en verdere daartoe behoorende belangen*, komen o. a. de volgende bepalingen voor:

Art. 9. Het is verboden in het boezemwater eenige aandammingen te maken, werken daar te steken of te vernieuwen, drijfplanten vast te stellen, palen te slaan, of het water eenigermate te verkleinen, te vernauwen of te verondiepen.

Art. 16. Niemand dan de tot de uitdieping verplichten of die van hunnentwege daartoe zijn gemachtigd, mag baggeren of diepen in eenig boezemwater, dan met toestemming van Dijkgraaf en Hoogheemraden, en van diegenen wien het onderhoud van het water aangaat.

Bij het baggeren is men verplicht, de bagger

uit het midden van het boezemwater of de geul in eene gelijke rigting te trekken, zonder steile kanten te laten staan, en met inachtneming van het behoud der taluds, aan beide kanten.

Bij het oplossen van baggerspecie moet gezorgd worden, dat geen bagger in het boezemwater stort, of daardoor de overtocht der wegen of kaden wordt belemmerd of verhinderd.

In de *Algemeene Keur voor het Hoogheemraadschap van Schieland* luidt:

Art. 38. Het is verboden in de *Schie* of *Rotte* te baggeren of aarde te slaan, zonder schriftelijke toestemming van dijkgraaf en hoogheemraden van *Schieland*, op eene boete van vijf en twintig gulden.

Art. 39. Het is verboden, zonder schriftelijke toestemming van dijkgraaf en hoogheemraden, in of over de *Rotte* of *Schie* eenig overstek te maken, vloten te plaatsen of op andere wijs, hetzij door aandammingen of aanplempingen of door eenig voorwerp in den boezem te leggen, de ruimte van den boezem te verminderen of de vrije toestrooming van het water te belemmeren, op eene boete van vijf en twintig gulden, behoudens de hieromtrent wettig bestaande bepalingen.

Art. 40. Het is verboden zonder schriftelijke toestemming van dijkgraaf en hoogheemraden, in de *Schie* of *Rotte* palen te slaan en schoeijingen

of muren te maken, te vernieuwen of te veranderen, op eene boete van vijf en twintig gulden.

In de *Algemeene Keur voor het Grootwaterschap van Woerden* (30 October 1868) vindt men:

Art. 2. Het is verboden zonder toestemming van Dijkgraaf en Hoogheemraden in de boezemwateren aan te dammen of werken te maken of te vernieuwen, de boezemwateren te vernauwen of ondieper te maken en bruggen, boomen of planken daarin of daarover te leggen, onverminderd de bestaande voorschriften.

Art. 6. Onverminderd de bestaande voorschriften is het baggeren in de boezemwateren verboden:

a. zonder toestemming van Dijkgraaf en Hoogheemraden;

b. tusschen zons onder- en opgang;

c. op zulk eene wijze, dat door het maken van kuilen en gaten de bodem op ongelijke diepte gebragt wordt; en

d. nabij den wal, tenzij men uit de aan het land liggende baggerschouw, den haak of het net naar het midden des waters werpe.

In de oudste keurenverzamelingen vindt men dezelfde bepalingen. Alleen bij de *Schie van Delft* of *Delfshaven* vindt men in die oude verzamelingen, noch in *Delfland*, noch in *Schieland* een verbod om zonder vergunning te baggeren, hetgeen zijn grond schijnt te vinden in het Privilegie van 1389, doch wij zagen

(blz. 31) dat het *Hof van Holland* decideerde dat men zich toch ook hier bij dat baggeren te reguleeren had naar de voorschriften van Dijkgraaf en Hoogheemraden. Ook tegenwoordig — als eene reminiscentie van den vroegeren toestand? — is de *Havensche Schie* daarin niet opgenomen.

In *Delflands* keur, zooeven aangehaald, wordt in art. 12 voorgeschreven dat de onderhoudspligtigen de boezemwateren op de door Dijkgraaf en Hoogheemraden te bepalen diepte moeten onderhouden. In een in 1847 vastgestelden legger der boezemwateren worden de onderhoudspligtigen vermeld en de diepte waartoe zij gehouden zijn de wateren te brengen. Daarin zijn opgenomen:

de <i>Haagsche vaart</i> van 't <i>Zieken</i> te 's <i>Hage</i> ,	
tot de <i>Nieuwe Tolbrug</i> , ten laste van	
's <i>Hage</i> , diep.	1.72 M. (1)
de <i>Vliet</i> van den <i>Leidschendam</i> tot de	
<i>Nieuwe Tolburg</i> , ten laste van <i>Delft</i>	1.88 „
de <i>Vliet</i> van daar tot de <i>Hoornbrug</i> , en van	
daar tot 't <i>Haantje</i> , ten laste van <i>Delft</i>	1.96 „
de <i>Vliet</i> van daar tot de <i>Lepelbrug</i> , ten	
laste van <i>Delft</i>	1.96 „
de <i>Schie</i> van <i>Delft</i> tot de <i>Doenkade</i> , ten	
laste van <i>Delft</i>	2.55 „
de <i>Schie</i> , van <i>Delft</i> tot de <i>Delfshavensche</i>	
<i>Schie</i> , ten laste van <i>Delft</i>	2.55 „
de <i>Schie</i> , van daar tot <i>Schiedam</i> , ten	
laste van <i>Schiedam</i>	1.88 „

(1) Onder *Delflands* boezem peil.

In de keur van het *Grootwaterwater van Woerden* luidt art. 7:

„De waterschappen en aangelande eigenaars, die tot het onderhouden der boezemwateren verplicht zijn, blijven daarmede belast.

„De diepte van de boezemwateren wordt bepaald als volgt:

„van den *Rijn* van de *Haanwijkersluis* tot aan *Zwammerdam* 2.20 el beneden A. P.”

In het belang der kaden zijn oudtijds voorschriften gemaakt omtrent het snel zeilen. Toen de stoombooten in gebruik kwamen, werd door voorwaarde aan de concessie, krachtens het Kon. besluit van 31 Julij 1841 (*Staatsblad*, n°. 26), verleend, gewaakt voor het beveiligen der kaden tegen schade, veroorzaakt door het snel varen.

Nadat bij de wet van 23 April 1880 (*Staatsblad*, n°. 67) dit concessie stelsel is verlaten, regelen de waterschappen dit belang weder bij keur. Zoo kwam in *Schieland* een keur tot stand, die onze goedkeuring verwierf; en werd door *Rijnland* eene ter goedkeuring aan onze ambtgenooten in *Noord-Holland* en ons ingezonden.

De goedkeuring die wij, krachtens art 158. der Provinciale wet op de keuren, hebben te verleenen, waakt er tegen dat door de waterschappen geen bepaling in het leven wordt geroepen, die het varen aan meerdere beperkingen onderwerpt, dan in het belang der kaden strikt noodzakelijk is.

Politiebepalingen betreffende het verkeer.

Al deze vaarten, die zooals wij zagen bepaaldelijk voor de scheepvaart zijn ingerigt, vallen als kanalen onder de bepalingen van het Kon. besluit van 13 Junij 1875, houdende bepalingen tot het voorkomen van aanvaringen op de rivieren, stroomen, kanalen, reeden, havenmonden en zeegaten in het Rijk, en zulks met intrekking der Koninklijke besluiten van 2 Mei 1863 (*Staatsblad* n°. 52) en 3 Februarij 1867 (*Staatsblad* n°. 6).

Deze algemeene maatregel van inwendig bestuur wordt door den Hoogen Raad gehandhaafd. Bij arrest toch van 30 Junij 1879 (W. v. h. R. n°. 4404) werden dergelijke bepalingen van kracht verklaard, als vloeiende uit het oppertoezicht, den Koning in art. 190 der Grondwet over waterstaatswerken opgedragen, de bevoegdheid voort, ook, door het geven van algemeene voorschriften, tegen alle zoodanige handelingen te waken, waardoor aan de instandhouding en aan de bestemming dier werken mogt worden te kort gedaan.

Volgens art. 1 geldt dit Koninklijk besluit voor al de in het hoofd genoemde waterwegen die voor het publiek verkeer dienen. Het wordt zelfs toegepast op de vaartverbinding van *Delft* naar *Maassluis*, waaraan, zooals wij zagen, het karakter van kanaal minder dan aan de andere kan worden toegekend. Het bevat in 26 artikelen bepalingen over het voeren van lichten en signalen; over mist- en nachtseinen, en voorschriften nopens het uitwijken bij ontmoeting of voorbijvaren.

Zoolang deze maatregel van inwendig bestuur van kracht is, is er geen behoefte voor den Provincialen wetgever om ten opzichte der politie op het verkeer te water regelend op te treden, en schijnt zelfs deze materie aan de regeling der Staten, zoowel als aan die door de gemeenteraden, onttrokken.

In gemeenteverordeningen zijn slechts omtrent lokale belangen verschillende voorschriften te vinden. Zij betreffen het beschermen van gemeentewerken als schoeijingen, bruggen, enz. tegen beschadiging, het aanleggen van schepen in de gemeentekommen, de orde bij het schutten of het ophalen van bruggen, de zorg dat in de gemeentekommen de zeilen worden gestreken, en met halve stoomkracht gevaren.

In *Vrijenban* bestaat eene bepaling die voorschrijft, dat de schoorsteenen der stoombooten met kappen van ijzerdraad met openingen van hoogstens 5 millimeters gedekt moeten zijn: de eenige bepaling die wij meenen dat betreffende de inrigting van vaartuigen bestaat.

In enkele gemeenten zijn voorschriften omtrent de wijdden, die de bruggen over kleinere wateren in het belang der scheepvaart dienen te hebben.

De feitelijke toestand.

De afmetingen der vaarten en der kunstwerken, daarin gelegen, blijken uit den volgende staat.

THE HISTORY OF THE UNITED STATES OF AMERICA

BY JAMES M. SMITH

VOLUME I

NEW YORK: PUBLISHED BY J. B. LIPPINCOTT & CO., 15 N. 4TH ST.

1875

THE HISTORY OF THE UNITED STATES OF AMERICA

BY JAMES M. SMITH

VOLUME I

NEW YORK: PUBLISHED BY J. B. LIPPINCOTT & CO., 15 N. 4TH ST.

1875

THE HISTORY OF THE UNITED STATES OF AMERICA

BY JAMES M. SMITH

VOLUME I

NEW YORK: PUBLISHED BY J. B. LIPPINCOTT & CO., 15 N. 4TH ST.

1875

THE HISTORY OF THE UNITED STATES OF AMERICA

BY JAMES M. SMITH

VOLUME I

NEW YORK: PUBLISHED BY J. B. LIPPINCOTT & CO., 15 N. 4TH ST.

1875

THE HISTORY OF THE UNITED STATES OF AMERICA

BY JAMES M. SMITH

VOLUME I

NEW YORK: PUBLISHED BY J. B. LIPPINCOTT & CO., 15 N. 4TH ST.

1875

THE HISTORY OF THE UNITED STATES OF AMERICA

BY JAMES M. SMITH

VOLUME I

NEW YORK: PUBLISHED BY J. B. LIPPINCOTT & CO., 15 N. 4TH ST.

1875

THE HISTORY OF THE UNITED STATES OF AMERICA

BY JAMES M. SMITH

VOLUME I

NEW YORK: PUBLISHED BY J. B. LIPPINCOTT & CO., 15 N. 4TH ST.

Volgaummer.	BENAMING DER VAARTEN.	Begin- en eindpunten.	VAARTEN.				Omschrijving of benaming.	SLU
			Lengte in K.M.	Hoogte van het vaartpeil betrekkelijk AP. in M.	Kleinste breedte op het vaartpeil in M.	Diepte beneden AP. in M.		

Voor doorvaartwijdte van ophaal- en basculebruggen is aangehouden de wijdte tusschen de broekbalken in geopenden stand. Geladen schepen zullen dus in het algemeen bij enkele bruggen 30 cM., bij dubbele ongeveer 60 cM. meer doorvaartwijdte vinden dan hier is aangewezen.

A. Vaarten behoorende tot den Delf

1	Delfshaven- sche Schie en Schie.	Delfshaven	Delft (Rotter- damsche poort.)	13,000	van 0.62 ÷ tot 0.10 +	23.—	Tusschen Delfshaven en Overschie 3.00 à 2.55 Tusschen Overschie en Delft 3 20 à 2.40	Buitensluis te Delfshaven. Schutsluis o den Schiebo zem te Delfsh ven. Beide sluizen vormen te za men een schut kolk lang	3.35 3.05 —
2	Rotterdamsche Schie.	Rotterdam.	Overschie.	5,200	van 0.62 ÷ tot 0.10 +	19.—	2 60 à 2.20	Schutsluis on der de Vlas markt te Rot terdam. Schutsluis t Overschie.	3.35 2.20

SLUIZEN.					BRUGGEN.			AANMERKINGEN.
Diepte beneden slagdrempel beneden AP. in M.	Diepte boven slagdrempel beneden AP. in M.	Doorvaartwijdte in M.	Doorvaarthoogte boven AP. in M.	Schutlengte in M.	Omschrijving of benaming.	Doorvaartwijdte in M.	Doorvaarthoogte boven AP. in M.	

Delflandschen en Schielandschen boezem.

3.35	—	7.50	—	—	Kraanbrug in den Holl. IJzer. Spoorweg over de Delfshavensche Schie.	7.25	—	De ondiepste gedeelten der vaart worden gevonden te Overschie en Delft.
3.05	—	7.50	—	24.90	Dubbele ophaalbrug bij Overschie over de Delfshavensche Schie.	8.—	—	Kleinste diepte bij gemiddelden stand van Delflands boezem, gerekend op 30 cM. ÷ AP. 2.10 M.
—	—	—	—	131.—				Open vaart, kleinste doorvaartwijdte 7.25 M.
3.35	2.85	4.80	2.00	60.—	Vaste brug bij de Bagijnenstraat te Rotterdam.	5.35	2.00	Kleinste diepte bij gemiddelden stand van Delfslands boezem 1.90 M.
2.20	—	5.20	2.00	40.—	Vaste brug (Raambrug) te Rotterdam.	4.68	2.00	Kleinste doorvaarthoogte bij dien waierstand 1.85 M.
					Vaste brug aan het begin Delftsche vaart te Rotterdam.	5.45	2.00	Kleinste doorvaartwijdte te Rotterdam 4.68 M.
					Vaste brug bij de Delftsche poort.	5.60	2.35	Tusschen Rotterdam en Overschie 5.20 M.
					Vaste brug in den Staatsspoorweg.	Gelijk aan de geheele breedte der vaart.	2.55	
					Vaste brug (de heul) in den Blommerdijkschen weg.	5.33	1.95	
					Vaste brug te Overschie.	5.20	1.55	

Volgnummer.	BENAMING DER VAARTEN.	Begin- en eindpunten.		VAARTEN.				Omschrijving of benaming.	SLU.
				Lengte in K.M.	Hoogte van het vaartpeil betrekkelijk AP. in M.	Kleinste breedte op het vaartpeil in M.	Diepte beneden AP. in M.		
3	Schiedamsche Schie.	Schiedam.	Begin Delfshavensche Schie.	3,100	van $0.62 \div$ tot $0.10 +$	15.—	2.65 à 2.20	Buitensluis t Schiedam. Varkensluis keersluis aan den mond de Nieuwe Haven Schutsluis op den Schieboezem te Schiedam.	3.00 2.40 2.70
4	Trekvaart.	Delft.	Maassluis.	13,500	van $0.62 \div$ tot $0.10 +$	In de buitenwatersloot 7.— In de Gaag 17.— In de Breede of Vlaardinger-vaart 23.— Tusschen het Vlaardinger-schouw en Maassluis 20.—	2.70 à 1.80	Keersluis in de Buitenwatersloot bij Delft	1.70

SLUIZEN.					BRUGGEN.			AANMERKINGEN.
Diepte beneden slagdrempel beneden A.P. in M.	Diepte boven slagdrempel beneden A.P. in M.	Doorvaartwijde in M.	Doorvaarthoogte boven A.P. in M.	Schutlengte in M.	Omschrijving of benaming.	Doorvaartwijde in M.	Doorvaarthoogte boven A.P. in M.	
3.00	—	9.75	—	107.—	In Schiedam zijn alle bruggen beweegbare.	7.—	—	Kleinste diepte bij gemiddelden stand van Delflands boezem
2.40	—	9.40	—	—	Kraanbrug in den Holl. IJz. Spoorweg.	7.50	—	1.90 M. Open vaart.
2.70	—	6.90	—	77.—				Kleinste doorvaartwijde 6.90 M.
1.70	—	3.75	1.90	—	Kraanbrug in den Holl. IJz. Spoorweg te Delft.	3.80	—	Kleinste diepte bij gemiddelden stand van Delflands boezem
					Vaste brug bij het logement „den Bolk“.	5.25	1.75	1.40 M. Kleinste doorvaarthoogte bij dien waterstand
					1ste vaste brug over de Buitenwatersloot.	4.85	1.70	1.75 M. Kleinste doorvaartwijde 3.40 M.
					2de vaste brug over de Buitenwatersloot.	7.00	1.80	
					3de vaste brug over de Buitenwatersloot.	5.70	1.70	
					Vaste brug aan „den Hoorn“.	4.25	1.55	
					Vaste brug (Schout Jansbrug) nabij Schipluiden).	4.00	1.50	
					Vaste brug bij „Keepenburg“.	5.15	1.45	
					Vaste voetbrug te Schipluiden.	9.30	1.45	
					Enkele ophaalbrug te Schipluiden.	4.14	—	
					Vaste brug te Schipluiden.	7.50	1.45	
					Vaste brug bij het „Huis ter Lucht“.	3.40	1.75	

Volgnummer.	BENAMING DER VAARTEN		Begin- en eindpunten.	VAARTEN.				Omschrijving of benaming.	SLUIS
				Lengte in KM.	Hoogte van het vaartpeil betrekkelijk A.P. in M.	Kleinste breedte op het vaartpeil in M.	Diepte beneden A.P. in M.		
5	Trekvaart.	Vlaardingerschouw bij Zouteveen.	Vlaardingen.	4,200	van 0.62 ÷ tot 0.10 +	20 —	2.55 à 1.75	Schutsluis te Vlaardingen.	1.95
6	Vaart dóór Delft.	Rotterdamsche poort.	Lepelbrug.	1,700	van 0.62 ÷ tot 0.10 +	11.—	2.50 à 2.05	—	—
7	Trekvaart.	Delft (Lepelbrug).	Leidschendam.	8,700	van 0.62 ÷ tot 0.10 +	Tusschen Delft en de Nieuwe Tolbrug 15.— Tusschen de Nieuwe Tolbrug en den Leid- schendam 11.—	2.55 à 2.05	Schutsluis aan den Leidschendam.	2.20

Omschrijving of benaming.	SLUIZEN.					BRUGGEN.			AANMERKINGEN.
	Diepte beneden slagdrempel beneden A.P. in M.	Diepte boven slagdrempel beneden A.P. in M.	Doorvaartwijdte in M.	Doorvaarthoogte boven A.P. in M.	Schutlengte in M.	Omschrijving of benaming.	Doorvaartwijdte in M.	Doorvaarthoogte boven A.P. in M.	
—	1.95	—	3.65	1.65	21.95				Tusschen Delft en Vlaardingen: Kleinste diepte bij gemiddeld- den stand van Delflands boezem 1.40 M. Kleinste doorvaarthoogte bij dien waterstand 1.75 M. Kleinste doorvaartwijdte 3.65 M.
—	—	—	—	—	—				Tusschen Vlaardingen en Maas- sluis: Kleinste diepte als boven 1.45 M. Kleinste doorvaarthoogte als boven 1.95 M. Kleinste doorvaartwijdte 3.40 M.
—	—	—	—	—	—	Dubbele basculebrug aan de Schie.	8.30	—	Open vaart. Kleinste diepte bij gemiddeld- den stand van Delflands boezem 1.75 M.
—	—	—	—	—	—	Dubbele basculebrug aan het Spoorwegsta- tion.	6.35	—	Kleinste doorvaartwijdte 6.05 M.
—	—	—	—	—	—	Draaibrug vóór de Schoolstraat.	6.05	—	
—	—	—	—	—	—	Vaste brug (Lepel- brug).	7.85	2.40	Kleinste diepte bij gemiddel- den waterstand van Delflands boezem 1.75 M.
—	—	—	—	—	—	Vaste brug (Hoorn- brug).	5.17	2.40	Kleinste doorvaarthoogte bij dien stand:
—	—	—	—	—	—	Vaste brug (Nieuwe Tolbrug).	7.60	2.40	tusschen Delft en de sluis aan
—	—	—	—	—	—	Vaste brug (Oude Tolbrug).	4.80	2.35	den Leidschendam 2.65 M.
—	—	—	—	—	—	Draaibrug in den Rijnspoorweg.	5.40	—	te Leidschendam 2.20 M.
—	—	—	—	—	—	Vaste brug (Kerk- brug (bij Voorburg).	4.65	2.35	Kleinste doorvaartwijdte tus- schen Delft en den Leidschen- dam 4.60 M.
—	—	—	—	—	—	Vaste brug Wiek- erbrug).	4.60	2.35	te Leidschendam 3.80 M.

Volgnummer.	BENAMING DER VAARTEN.	Begin- en eindpunten.		VAARTEN.				Omschrijving of benaming.	SLU
				Lengte in KM.	Hoogte van het vaartpeil betrekkelijk AP. in M.	Kleinste breedte op het vaartpeil in M.	Diepte beneden AP. in M.		
8	Trekvaart.	's Graven- hage (Zieken).	Nieuwe Tolbrug. (Zie volgn. 7).	2,500	van $0.62 \div$ tot $0.10 +$	15.—	2.25 à 2.05	—	—

B. Vaarten behoorende tot den Rijk

9	Trekvaart.	Leidschen- dam.	Neksluis te Leiden.	10,800	van $0.85 \div$ tot $0.23 \div$	12.—	3.70 à 2.05	Neksluis te Leiden.	2.4
10	Vaart dóór Leiden.	Neksluis.	Marepoort.	1,700	van $0.85 \div$ tot $0.23 \div$	—	5.00 à 2.15	—	—

SLOUZEN.	BRUGGEN.			AANMERKINGEN.
	Omschrijving of benaming.	Doorvaartwijdte in M.	Doorvaarthoogte boven A.P. in M.	
Diepte beneden slagdrempel beneden A.P. in M.				
Diepte boven slagdrempel beneden A.P. in M.				
Doorvaartwijdte in M.				
Doorvaarthoogte boven A.P. in M.				
Schutlengte in M.				
—	Vaste brug (Geest- brug).	6.15	2.20	Tusschen Delft en 's Hage: Kleinste diepte bij gemiddel- den stand van Delflands boezem 1.75 M. Kleinste doorvaarthoogte bij dien stand 2.50 M. Kleinste doorvaartwijdte 5.17 M.

den Rijnlandschen en Woerdenschen boezem.

2.45	2.36	3.80	1.95	52.—	—	—	Kleinste diepte bij een ge- middelden stand van Rijnlands boezem 0.50 M. Beneden A.P. 1.55 M. Kleinste doorvaarthoogte bij dien stand 2.45 M.
—	—	—	—	—	1ste vaste brug in den Vliet. 5.66	2.15	Kleinste diepte bij gemid- delden stand van Rijnlands boezem 1.65 M.
					2de vaste brug in den Vliet. 5.22	2.05	Kleinste doorvaarthoogte bij dien stand 2.40 M.
					3de vaste brug in den Vliet. 6.25	1.95	Kleinste doorvaartwijdte 4.15 M.
					1ste vaste brug Steenshuur. 8.00	1.90	
					2de vaste brug Steenshuur. 7.00	2.70	
					3de vaste brug Steenshuur. 5.80	2.05	
					1ste vaste brug over den Nieuwen Rijn. 8.40	1.95	
					2de vaste brug over den Nieuwen Rijn. 5.35	2.25	
					3de vaste brug over den Nieuwen Rijn. 5.20	2.35	
					Vaste brug over de Mare in de Haarlem- merstraat. 4.20	1.75	

Volgnummer.	BENAMING DER VAARTEN.	Begin- en eindpunten.	VAARTEN.				Omschrijving of benaming.	SLU
			Lengte in K.M.	Hoogte van het vaartpeil betrekkelijk A.P. in M.	Kleinste breedte op het vaartpeil in M.	Diepte beneden A.P. in M.		
11	Trekvaart Leiden— Haarlem. <i>Vaart dóór Leiden. (Vervolg).</i>	Leiden (Mare- poort).	Grens met Noord- Holland.	21,000	van 0.85 ÷ tot 0.23 ÷	16.— Tusschen Leiden en den Noord- wijkerhoek 3.45 à 2.30 Tusschen den Noord- wijkerhoek en de grens met Noord- Holland 2.45 à 1.90	—	—

ring g.	SLUIZEN.					BRUGGEN.			AANMERKINGEN.
	Diepte beneden slagdrempel beneden A.P. in M.	Diepte boven slagdrempel beneden A.P. in M.	Doorvaartwijdte in M.	Doorvaarthoogte boven A.P. in M.	Schutlengte in M.	Omschrijving of benaming.	Doorvaartwijdte in M.	Doorvaarthoogte boven A.P. in M.	
—	—	—	—	—	—	Enkele basculebrug over de Mare bij de Claresteeeg.	4.15	—	Kleinste diepte bij gemiddelden stand van Rijnlands boezem: Tusschen Leiden (Marepoort) en den Noordwijkerhoek 1.80 M. Tusschen den Noordwijkerhoek en grens Noord-Holland 1.40 M. Kleinste doorvaarthoogte bij dien waterstand: 1ste gedeelte 2.10 M. 2de gedeelte 2.15 M. Kleinste doorvaartwijdte: 1ste gedeelte 4.10 M. 2de gedeelte 4.35 M.
						2de enkele basculebrug over de Mare.	4.25	—	
						Enkele ophaalbrug over de Mare bij den Ouden cingel.	4.20	—	
						Vaste brug over de Mare bij den Buitencingel.	5.70	1.90	
						Vaste brug bij de Marepoort te Leiden.	6.60	1.80	
						Vaste brug in den Holl. IJzeren Spoorw.	7.00	2.00	
						Vaste brug bij Poelgeest.	5.50	1.95	
						Vaste brug bij het Warmonderhek.	4.10	1.60	
						1ste vaste brug benoorden het Warmonderhek.	4.10	1.70	
						Vaste brug (Postbrug).	4.50	1.80	
						Vaste brug (Voorhousterbrug).	4.80	2.05	
						Vaste brug (Piet-Gijzenbrug).	5.15	1.65	
						Vaste brug in den Delfweg.	4.35	1.70	
						Vaste brug bij de Hillegommerbeek.	5.00	1.90	
						Vaste brug (Bartenbrug) in de Margrietaan.	5.00	2.—	
						Vaste brug in den Holl. IJzeren Spoorw.	6.80	3.55	

Volgnummer.	BENAMING DER VAARTEN.	Begin- en eindpunten.		VAARTEN.				Omschrijving of benaming.	SLU
				Lengte in KM.	Hoogte van het vaartpeil betrekkelijk A.P. in M.	Kleinste breedte op het vaartpeil in M.	Diepte beneden A.P. in M.		
12	De Rijn (Nieuwe).	Leiden Hoog- woerds- poort.	Leiderdorp. Ontmoeting Oude Rijn.	1,250	van 0.85 ÷ tot 0.23 ÷	13.—	3.05 à 2.25	—	—
13	De Rijn.	Leiden. Zijlpoort.	Gouwesluis.	16,000	van 0.85 ÷ tot 0.23 ÷	20.—	4.35 à 2.60	—	—
14	De Rijn.	Gouwe- sluis.	Schutsluis te Bodegraven.	6,700	van 0.85 ÷ tot 0.23 ÷	22.—	4.55 à 2.25	Schutsluis te Bodegraven.	2.3
15	De Rijn.	Schutsluis te Bode- graven.	Draaibrug te Woerden.	10,500	van 0.78 ÷ tot A.P.	14.—	4.20 à 2.20	—	—
16	De Rijn.	Draaibrug te Woerden.	Grens met Utrecht.	6,000	van 0.78 ÷ tot A.P.	18.—	3.30 à 1.70	—	—

SLUIZEN.	BRUGGEN.			AANMERKINGEN.
	Omschrijving of benaming.	Doorvaartwijdte in M.	Doorvaarthoogte boven A.P. in M.	
Diepte beneden slagdrempel beneden A.P. in M.				
Diepte boven slagdrempel beneden A.P. in M.				
Doorvaartwijdte in M.				
Doorvaarthoogte boven A.P. in M.				
Schutlengte in M.				
—	—	—	—	Deze vaart verlengd in de stad Leiden, heeft beweegbare bruggen tot aan de brug over de Hartesteeg. Minste doorvaartwijdte 5.20 M. Kleinste diepte bij gemiddelden stand van Rijnlands boezem 1.75 M.
—	Dubbele ophaalbrug te Leiderdorp.	7.—	—	Open vaart. Kleinste diepte bij gemiddelden stand van Rijnlands boezem 2.10 M.
—	Dubbele ophaalbrug te Koudekerk.	7.—	—	Kleinste doorvaartwijdte 7.— M.
—	Dubbele ophaalbrug te Alphen.	7.—	—	Deze vaart is in de stad Leiden verlengd tot in het Galgewater. De beweegbare bruggen in de stad geven eene minste doorvaartwijdte van 6.20 M.
2.35	Enkele ophaalbrug te Zwammerdam.	4.77	—	Open vaart. Kleinste diepte bij gemiddelden stand van Rijnlands boezem 1.85 M. Kleinste doorvaartwijdte 4.77 M.
4.77	Enkele ophaalbrug te Nieuwerbrug.	4.77	—	Kleinste diepte bij een waterstand van den boezem van Woerden = 0.40 M. ÷ A.P. 1.80 M. Kleinste doorvaartwijdte 4.77 M.
—	Draaibrug in den westcingel van Woerden (Rozenbrug).	5.20	—	Kleinste diepte bij een waterstand van den boezem van Woerden als boven 1.30 M.
—	Vaste brug in den grooten wal aan de westzijde der stad.	5.54	2.20	Deze geringe diepte wordt alleen gevonden over zeer korte lengte bij enkele bruggen in de komdergemeente Woerden. Overigens is de minste diepte 1.60 M.
—	Vaste brug, westelijkste trapjesbrug.	4.50	2.25	

Volgnummer.	BENAMING DER VAARTEN.	Begin- en eindpunten.	VAARTEN.				Omschrijving of benaming.	SLU
			Lengte in KM.	Hoogte van het vaartpeil betrekkelijk AP. in M.	Kleinste breedte op het vaartpeil in M.	Diepte beneden AP. in M.		
	De Rijn. (<i>Vervolg</i>).							
17	De Gouwe.	Mallegat- sluis te Gouda.	Gouwesluis te Alphen.	15,500	van 0.85 ÷ tot 0.23 ÷	20.— 4.60 à 2.80	Mallegatsluis. Gouwesluis.	2.9 3.0
18	Nieuwevaart en Aar.	Rijn tegenover Gouwe- sluis.	Amstelsluis aan het huis Ten Drecht.	11,000	van 0.85 ÷ tot 0.23 ÷	17.— 3.50 à 2.90	Amstelsluis.	2.

SLUIZEN.					BRUGGEN.			AANMERKINGEN.
Diepte beneden slagdrempel beneden AP. in M.	Diepte boven slagdrempel beneden AP. in M.	Doorvaartwijdte in M.	Doorvaarthoogte boven AP. in M.	Schutlengte in M.	Omschrijving of benaming.	Doorvaartwijdte in M.	Doorvaarthoogte boven AP. in M.	
2.90	—	7.85	—	46.70	Vaste brug (Vischbrug).	4.26	2.25	Kleinste doorvaarthoogte bij bovengenoemden waterstand 2.20 M. Kleinste doorvaartwijdte 3.50 M.
3.00	—	7.90	—	48.—	Vaste brug, trapjesbrug in de gedempte moddersloot.	4.30	2.10	
					Vaste brug in den oostelijken wal van Woerden.	4.35	1.85	
					Vaste brug in den Stationsweg (Snellenbrug).	4.70	1.80	
					Vaste brug in den Rijksweg bij Boschlust (Groenbrug).	3.95	1.90	
					Vaste brug in den Rijnspoorweg.	4.36	2.10	
					Vaste brug (Klemjanbrug).	3.50	1.80	
					Draaibrug aan het Rabat te Gouda.	8.86	—	Open vaart. Kleinste diepte bij een waterstand van Rijnlands boezem = 0.50 M. ÷ A.P. 2.30 M. Kleinste doorvaartwijdte 7.84 M.
					Draaibrug in den Rijnspoorweg.	7.88	—	
					Draaibrug te Wadinxveen.	7.84	—	
					Draaibrug te Boskoop.	7.94	—	Open vaart. Kleinste diepte bij een waterstand van Rijnlands boezem als boven 2.40 M. Kleinste doorvaartwijdte 7.75 M.
2.90	—	8.15	—	57.70	Dubbele ophaalbrug in den lagen Rijndijk tegenover Gouwesluis	7.75	—	
					Dubbele ophaalbrug aan den Aardam.	7.75	—	
					Dubbele ophaalbrug bij Nieuwveen (Katzenbrug).	7.85	—	

Conclusie.

Na met het bovenstaande den feitelijken en regts-toestand dezer vaarten uiteengezet te hebben, komen wij tot de gewigtige vraag: Welke maatregelen door de Provincie in het belang der scheepvaart ten opzichte der vaarten genomen dienen te worden?

Gelijk reeds boven werd opgemerkt, is, zoolang het Kon. besluit van 13 Junij 1875 van kracht is, in politie-bepalingen omtrent het verkeer op de vaarten voorzien, en regeling door den Provinciaal Wetgever, gesteld dat art. 141 der Prov. Wet die toeliet, in elk geval onnoodig, terwijl de belangen van meer lokalen aard die alleen te regelen overblijven beter, zooals thans geschiedt, door gemeente-verordeningen verzekerd worden.

Mogten bepalingen in die verordeningen belemmerend werken voor het algemeen verkeer, dan moeten die, krachtens art. 153 der Gemeentewet, wegens strijd met het algemeen belang, aan den Koning ter vernietiging worden voorgedragen.

Ten aanzien der keuren, welke de boezem beheerende Hoogheemraadschappen volgens hunne Reglementen in het hun toevertrouwd waterstaats-belang vaststellen is het de taak van ons Collegie, nauwlettend toe te zien, dat door hen daarbij voldoende op de belangen der scheepvaart worde gelet en de volgens art. 158 der Prov. Wet gevorderde goedkeuring te onthouden aan elke bepaling door welke de scheepvaart aan meerdere banden zou worden ge-

legd, dan het waterstaats-belang noodzakelijk eischt.

De eenige Provinciale Politie-bepalingen, waaraan behoefte schijnt te bestaan, zouden onzes inziens zijn dezulken, waarbij

1°. in het belang of van het bevaarbaar houden van wateren of van latere eventuele vermeerdering van dier bevaarbaarheid worde gewaakt tegen het stichten van de vaart belemmerende nieuwe bruggen over die wateren, het verlagen of vernauwen van bestaande bruggen en sluizen, het veranderen van beweegbare bruggen in vaste of omgekeerd, en het vervangen van ten algemeenen dienste liggende verlaten of andere invaarten door keersluizen of dammen.

2°. worde voorzien in dadelijke wegruiming van gezonken, of ligting van vastgemaakte vaartuigen.

Gaarne zouden wij ons nadere overweging voorbehouden ten aanzien van eene eventuele voordragt eener daartoe strekkende voorziening aan Uwe vergadering.

Het hoogst belangrijke punt, dat na het aangevoerde ter behandeling overblijft, is de vraag of het onderhoud op eene andere wijze geregeld dient te worden.

De vraag is deze: De vroegere steden hebben, door deze belangrijke wegen van verkeer in het leven te roepen, niet alleen de belangen harer ingezetenen bevorderd, maar die van het algemeen. Is het billijk, nu door den veranderden toestand het belang der steden bij deze vaarten niet meer de eerste plaats inneemt, die onderhoudsplichtigen van onds te houden aan de verplichtingen, die zij in andere tijden en bij andere

omstandigheden op zich namen? Is het niet billijk dat hetgeen in het belang van 't algemeen strekt, ook uit de gemeene kas worde onderhouden, en dus in stede van de vroegere onderhoudspligtigen de Provincie optrede, waar het vaarten geldt die de hoofdcommunicatie te water vormen?

Ter beantwoording dezer vraag wijzen wij U op den gedragslijn door U bij de landwegen gevolgd. Het feit, dat een onderhoudspligt aan het algemeen belang ten goede komt, is voor Uwe Vergadering nimmer reden geweest den pligtige van zijn onderhoud te bevrijden, om dat onderhoud ten laste der Provincie te brengen. Het stelsel, door U bij de wegen aangenomen, is vasthouding aan de bestaande onderhoudspligt, ook waar het de hoofdcommunicatie-wegen geldt, en optreding der Provincie slechts dan, wanneer bij wegen, voor het algemeen verkeer van belang, de pligtige in gebreke blijft.

Dit optreden brengt mede, dat, zoodra er geen onderhoudspligtige blijkt te zijn, of geen op wien de herstellingskosten verhaalbaar zijn, de Provincie zelve onderhoude. Wij zien geen reden, waarom ditzelfde stelsel bij de vaarten verlaten zoude dienen te worden. Aanneming van dit stelsel hier brengt voor de Provincie een minder lijdelijke rol mede dan zij tot nog vervulde. — Het wil toch dat daar, waar bij hoofdvaarten geen onderhoudspligtige is, de Provincie optrede.

Zooals wij zagen zal dit dus bij den *Vliet van den Leidschendam—Leiden* en den *Rijn* reeds dadelijk dienen te geschieden.

Maar het vordert ook tusschenkomst der Provincie en nog een tweede geval. De onderhoudspligt der vroegere steden is beperkt tot handhaving van den tegenwoordigen toestand. Waar derhalve in het belang van het algemeen verkeer verbetering noodzakelijk is, zal bij gebreke van daartoe verplichten, de Provincie deze taak ter hand moeten nemen.

Deelt Uwe Vergadering deze meening, dan zal een verder onderzoek dienen te worden ingesteld naar de behoeften, die het algemeen verkeer heeft aan verbetering van den bestaanden toestand der hoofdvaaften, ten einde, zoo verbetering noodzakelijk mogt blijken, met de tegenwoordige onderhoudpligten, en het boezem-beheerend waterschap worde onderhandeld hoe die worden bereikt.

Onze conclusie is derhalve :

Vasthouding aan den bestaanden onderhoudpligt door toepassing der desbetreffende bepalingen van de gemeentewet;

Onderhoud van wege de Provincie bij de hoofdvaaften, zoodra onderhoudpligten ontbreken; en

Nieuwe regeling, zoodra de eischen van het algemeen verkeer verder gaan, dan de bestaande onderhoudspligt.

Kan Uwe Vergadering zich met dit stelsel vereenigen, dan brengt dit mede, dat zij besluite :

1°. „dat de Provincie op zich neme in *den Leidschen Vliet van den Leidschendam tot Leiden en den Rijn*, van de *Utrechtsche* grens tot *Leiden*, uitgezonderd het gedeelte tusschen de *Goudsche sluis* en de *Heimans-*

wetering, al datgene te verrigten wat, boven hetgene in het belang der waterloozing van den boezem door het boezembeheerend waterschap dient te geschieden, ter wegneming van voor de scheepvaart hinderlijke verontdiepingen noodig mogt blijken."

Uit de statistiek der scheepvaartbeweging op deze vaarten (Bijl. I) blijkt, hoezeer het Provinciaal belang daarbij is betrokken. Bij *den Rijn* schijnt echter dit belang niet verder te gaan dan van de *Utrechtsche* grens tot *Leiden*. De vaart van *Leiden* naar *Katwijk* schijnt van meer lokaal belang. Bovendien is bij dat gedeelte van *den Rijn*, *Rijnland's* belang een voldoende waarborg voor diephouding.

Het gedeelte van *den Rijn* tusschen de *Gouwesluis* en de *Heimanswetering* is uitgezonderd als behoorende tot den waterweg *Rotterdam—Amsterdam*, die volgens het bestaande plan in onderhoud zal komen bij het Rijk.

In het besluit, zooals wij U voorstellen het te nemen, is gewaakt, dat geen ontheffing worde verleend aan de waterschappen van de vervulling der hun opgedragen taak.

Wat de diepte aangaat waarop *de Rijn* zal onderhouden dienen te worden, herinneren wij U dat bij Uwe besluiten van 10 Julij 1879, n^o. XVIII en 12 November 1880, n^o. IX, de sluizen in *den Rijn* tusschen de *Gouwesluis* en de gemeentekom van *Woerden* geschikt zijn gemaakt voor schepen met een diepgang van 1.80 M.

In de 2de plaats stellen wij U voor: „ons op te dragen een onderzoek in te stellen naar de behoeften,

die het algemeen verkeer heeft aan verbetering van den bestaanden toestand der vaarten, en het resultaat van dit onderzoek aan Uwe Vergadering mede te deelen met zulke voorstellen, als waartoe dit ons aanleiding mogt geven.”

Bij dit onderzoek zal ook geconstateerd kunnen worden of er buiten de door ons behandelde vaarten wateren zijn, die in het belang van het algemeen verkeer geschikter voor de scheepvaart dienen gemaakt te worden, dan zij op dit oogenblik zijn.

*De Gedeputeerde Staten der Provincie
Zuid-Holland,*

FOCK, *Voorzitter.*

F. TAVENRAAT, *Griffier.*

Bijlage I.

S T A A T

DER

SCHEEPVAARTBEWEGING.

KANAAL.	PLAATS DER WAARNEMING.	RIGTING.	ZEESCHEPEN.		B
			Getal.	Inhoud M ³ .	
Het Amstelkanaal.	Amstelschutsluis te Amsterdam.	Opvaart en afvaart te zamen.	8	2002	16
	Groote brug te Ouderkerk.	Opvaart.	—	—	19
		Afvaart.	—	—	19
		Te zamen.	—	—	25
	Groote brug te Uithoorn.	Opvaart.	—	—	9
		Afvaart.	—	—	9
		Te zamen.	—	—	18
	Sluis aan het huis Ten Drecht.	Opvaart.	—	—	7
		Afvaart.	—	—	7
		Te zamen.	—	—	14
Waterweg van Amsterdam naar Rotterdam.	Mallegatsluis te Gouda.	Ingevaren.	4	688	14
		Uitgevaren.	—	—	14
		Te zamen.	4	688	28
Trekvaart van Haarlem naar Rotterdam.	Gemeente Delft.	Beide rigtingen te zamen.	—	—	8
	Sluis aan den Leidschen dam.	Idem.	—	—	3
Zijkanaal van Overschie naar Delfshaven.	Gemeente Delfshaven.	Ingevaren.	40	2813	3
		Uitgevaren.	41	3569	8
		Te zamen.	21	6382	10

	BINNENSCHEPEN.		HOUTVLOTTEN.		Stremming der scheepvaart. Aantal dagen.	Aanmerkingen.
	Getal.	Inhoud M ³ .	Getal.	Inhoud M ³ .		
02	16987	—	—	—	24 ¹⁾	¹⁾ Door ijs.
—	12827	1504440	67	3645	—	
—	12513	1344528	24	1764	—	
—	25340	2848968	91	5409	—	
—	9464	139978	221	—	—	
—	9396	133124	133	—	—	
—	18860	273102	354	—	—	
—	7542	997970	27	5287	—	
—	7730	1014751	16	2915	—	
—	15272	2012721	43	8202	—	
688	14455	1092838	315	16360	—	²⁾ 14 dagen door vorst; 7 wegens herstellingswer- ken aan de sluis; 1 dag wegens hoogen waterstand.
—	13755	1014613	102	5265	—	
688	28210	2107451	417	21625	22 ²⁾	
—	88184	—	—	—	—	
—	33971	680532	33	± 3500	—	
813	8192	725614	30	—	—	
569	8094	739094	—	—	—	
382	16286	1464708	30	—	—	

KANAAL.	PLAATS DER WAARNEMING.	RIGTING.	ZEESCHEPEN.	
			Getal.	Inhoud M ³ .
De Rijn.	AarlanJerveen.	Opvaart.	—	—
		Afvaart.	—	—
		Te zamen.	—	—
	Brug in de gemeente Zwammerdam.	Beide rigtingen te zamen.	—	—
	Woubrugge.	Opvaart.	—	—
		Afvaart.	—	—
		Te zamen.	—	—

Inhoud M ³ .	BINNENSCHEPEN.		HOUTVLOTTEN.		Stremming der scheepvaart. Aantal dagen.	Aanmerkingen.
	Getal.	Inhoud M ³ .	Getal.	Inhoud M ³ .		
—	3671	383751	—	—	—	¹⁾ Deze cijfers betreffen alleen de schepen, waar- voor de brug gewipt is. ²⁾ Hieronder 2496 stoom- booten.
—	3990	418882	—	—	—	
—	7661 ¹⁾	802633 ¹⁾	—	—	—	
—	10067 ²⁾	—	8	—	—	
—	12400 10900	622700 601900	16 —	5000 —	— —	
—	23300	1224600	16	5000	—	

Bijlage II.

HERTOG ALBERT, GRAAF VAN HOLLAND,

geeft aan die van Delft vryheid om eene vaart uit de stad tot in de Maaze, sluizen aan de Maas te leggen, eenen kolk te graaven, en meer andere vryheden, welken het begin van Delfshaven geweest zijn.

Den 8. September 1389.

Aelbrecht, by Goodts ghenaden Palsgraeve op den Rhyn, Hertoghe in Beyeren, Grave van Henegouwen, van Holland, van Zeeland; ende Heer van Vriesland, doen condt allen luyden, dat wy gheoorloft, ende ghegeven hebben, oerloeven, ende gheven onser liever ende ghetrouwer stede van Delff om meenighen trouwen dienst, die zy ons, ende onsen voorvaeders ghedaen heeft, ende ons, ende onsen naecomelinghen noch doen sal, een vrye vaert, gaende vuyter stede van Delff tot in der Maese, vuyt, ende in te vaeren mit haeren goeden, welcke vaert ghaen zal vuyt onser stede voorscreven, den Schye langes, voorby den dorp ter Ouderschie, ende Oestwaert van eenre Hoffstadt, diemen hiet Sterrenburch, ende tusschen Ouderschie, ende Sterrenburch zoe sullen onse goede luyden van

Delff graeven door den dyck van der Schyevaert, ende van daen zullen zy graeven tot an den ouden Maesdyck opten Oesthoeck van Matenesser dyck, daert oerbaerlicxste ghegraven is, ende dan zellen zy graeven buyten dyck tusschen Nyeuwen lande, ende Scoenrelode tot in der Maesen.

Voort zullen zy maeken buyten dyck een spoeye, ende in den ouden Maesdyck een goede sluyse, die alzoo starck, ende vast, dat ons, ende onsen Raede dunct, datter onsen lant wel meede bezeekert is.

Voort zullen zy legghen een starcke brugghe met eenre goeder scot doer in den Scheyedyck, daer zy eerst beghinnen te graeven, ende dese vaert zullen zy maeken zess roeden wyt dryvens, ende van der aerde, die vuyter vaert valt, zullen zy maeken op elcke zyde een dyck, beneeden twee roeden wyt, zess voeten hoeghe, ende boven zess voeten breedt twee deel loops buyten, ende terde deel binnen totten ouden Maesdyck toe, ende van der Maesdyck totter Spoeyen toe zellen zy maeken eenen dyck op elcke zyde van der vairt, beneeden drye roeden wyt, ende acht voeten hoech, twee deel loops buyten, ende zess voeten boven breet.

Voort zullen zy eenen wech houden op elcke zyde van der vaert vuyter Schie ten ouden Maesdyck toe, twee roeden breet.

Voort zullen zy graeven een kulck van der spoeye tot in der Maesen, daer hem die scepen in berghen moeghen, ende die aerde, dier vuytvalt, zellen zy legghen, alst hem nutste dunct; oeck moghen zy hoeffden, ende plaeten maeken, off zij willen, ende alle

tlant, dat zy hier toe behoeven, dat zullen zy ghelden den gheenen, die 't toebehoert, by goede Knaepen dattet waert is; ende off daer eenich sceel in viel, dan zouden zyt gelden tot ons, ende tot ons Raedts zegghen, off den gheenen, die wyt bevelen.

Voort moeghen zy die voorscreven vaert, ende Schie diepen tot Delff toe alzoe dicke, alst hem oerbaer dunct.

Voort zoe en zal nyemandt woenen op die vaert binnen hondert roeden nae, dan die ghene, die nu ter tyt daer woenen, ende die ghene, die de sluysen, spoeyen, ende brugghen verwaeren zullen; ende nyemandt en zal ander neeringhe doen binnen den hondert roeden voorsz. dan lanttelinghe, vuytgeseyt, die woenen in den dorp ter Ouderschie, dats te verstaen tusschen die hole, diemen vaert tot Rotterdam, ende dat West eynde van der kercke tot Ouderschie, ende deese vaert, dycken, weegen, sluysen, ende spoeyen mit hoeren toebehoeren, en zal nyemandt scouwen dan onse Schoudt, ende Scepen van Delff, ende moegent scouwen alzoe dicke, alst hem nut, ende oerbaer duncken zal.

Ende waert dat wy off onsen Raedt vernaemen, dat in voorsz. sluysen, spoeyen, off hoer toebehoeren enighe vrese ons lants an laeghe, dat zouden wy onse goede luyden van Delff alzoe doen beteren, dat ons, ende onsen Raede docht datter ons landt wel mede verzeekert waer.

Voort zoe en zalmen tusschen Delff, ende der Maese op dese vaert voorsz. ende binnen hoeren wech-sloeten, op veerthien roeden breedt, op alle sluysen, brugghen,

spoeyen nyet moeghen bezetten, dan die Scoudt van Delff, off die Bode, die hy daer tot zetten sal, behouden die Amboechs Heeren hoer rechts, ende zoe wye beset wordt, die zalmen rechtevoirt een onverthoeghen recht doen van den ghenen, die hem daer beset heeft, naeder rechte van onsser stede van Delff.

Voort alle broeken, die in den beteykenden lande, off in der vaert vallen, zullen staen totter Scepen provinghe, ende die zalmen berechten nae onser stede recht van Delff; Mer wye vecht, off misdoet binnen den dorpe Ouderschie, dat zal berechten die Schout van der Ouderschie, als ghewoenlick is.

Voort zullen wy eenen naegel doen slaen in der spoeye, die spoeye nyet opte doen, eer die naghel boven waeter is, ende waert zaeke dat yemandt die spoeye hierboven op dede, dat zoude hy ons beeteren by ons, ende by onssen Raede tot onsen wille.

Voort waert dat wy naemaels yemandt gonnen wouden door dese vaert te vaeren, ende daer in te coemen, dat zoude staen tot onsen wille, ende dat zouden zy gelden redelicken cost mit onser stede van Delff nae taxeren ons, ende ons Raedts.

Ende om dat wy onser liever, ende getrouwer stede van Delff dese voorscreven poyncten gheloeft hebben, ende loven voor ons, ende onse naecomelinghen tot eewighen daeghen wel vast, ende stade te houden, ende hem daer toe te helpen, dat zy voortganck hebben zullen, als voorsz. is, soe hebben wy in oerconde hier off deesen brieff bezeegelt mit onssen zeegel. Gegeven in den Haeghe op onsser Vrouwen dach *nativitas*, in

't jaer ons Heeren duysent drye hondert ende neghen
ende tachtich.

Onderteykent,

Gecollationeert den XI. April anno 38. by 't prin-
cipael, ende accordeert,

By my

Onderteykent

Corn. Aertse,

Lager stont,

Gecollationeert jegens de copie, ende accordeert mit
de selve, in kennisse van my, ende was onder-
teykent.

H. de Eynden.

*MS. Privilegieboek van Delft van den Heer K. pag. 45.
versa en vervolg. Blyswyk besch. van Delft, pag. 66
en in fol. pag. 26. Bozhoorn Tooneel van Holland,
pag. 149. En MS. Handvest Chron. van M. van der
Houwe, op het jaar 1389. Gecollat. met het perkament
register, lib. II. Aelbrecht, pag. 300.*

Overgenomen uit het *Groot Charterboek der Graaven van Holland,
van Zeeland en Heeren van Vriesland*, door F. VAN MIERIS, deel III,
pag. 533—534.

Bijlage III.

Opten xvij^{en} dach in October Anno xv^e acht-ende-
'tseventich, sijn gecompareert voor de Hooge-Heemraden
van Delflandt, collegialiter vergadert wesende, Bur-
gemeesteren der stad Delft, dewelke versogt hebben
dat de voornoemde Hooge-Heemraden wilde believen
ende consenteren in 't steecken van twee Verlaten met
een Colck, ter plaetse daer den over-tocht, genaemt
den Leydschen-dam staende is, overmits dat de Schepen,
Bier ende andere waren geladen hebbende, als oock
den reysende Man tot meerder gerijf van den Lande,
ende sonder quetse, ende bederffnisse van der Schepen,
ende Schuyten, daer deur soude mogen passerem, des
hebben Burgemeesteren voornoemt gepresenteert tegens
den aenstaenden tijdt de Brugge tot Onderschie (die
boven de anderhalf-roede als nu niet wijt is) te doen
maecken met Jocken, ende soo wijt uyt te delven,
als die Schie wijt is, sulcx dat de water-losinge ter
plaetse daer die selve Brugge leyt, mede omtrent elf
roeden wijt wesen sal, als die Schie deurgaens aldaer
is, ende noch daer-en-boven tot sulcken tyden als het
Landt van Delflandt mette wateren belast soude mogen
sijn, ofte die van doen soude mogen hebben, hoir-luyden
Sluysen op Delfs-Haven (die alleenlick totte Vaert
ende Navigatie dienen) te openen, ende open te houden,
soo lange als het oorbaer, ende het Land van Delflandt
van de wateren tot discretie van de Hooge-Heemraden

voornoemt ontlast wesen sal, ende noch ter gelegender tijdt als over een Jare, drie, vier, ofte vijf onbegrepen, tot meerdere gerijf van de water-losinge, die binnenste Sluysen op Delfs-haven te vernieuwen, ende te maecken tot sulcken wyte, als de buytenste Sluyse ter Maeswaert gelegen jegenwoordelick is, gehoort welcke versouck, ende presentatie van Burgemeesteren voornoemt, ende deur gesien hebbende verscheyden ouden Acten, ende advysen van onsen voorsaten in officie op 't steecken van de voorsz. Verlaten, ende Culcke eertijds wtgegeven, ende bevindende op onsen Eede, dattet Heemraetschappe ende gemeene Landt van Delflandt daer deur in de water-losinge grotelick gebatet sal sijn, hebben wy Hooge-Heemraden van Delflandt 't voorschreve versouck van Burgemeesteren van Delft, voor goet aengenomen, gewilligt, ende geconsenteert, bewilligen ende consenteren by desen, dat ter voornoemde plaetse daer den over-tocht van den Leydschen-dam tegenwoordelick staet, twee Verlaten met een Culcke gesteecken sullen worden, wesende den selven Culcke niet langer dan twintig roeden, ende niet wyder dan vijf roeden, maer wel minder, mits dat die plaetingen, als oock die deuren van de selve Verlaten sijn sullen een halve voet hooger dan den houe Zijd-winde tegenwoordelick is, ende dat deselve altijds een halve voet boven den houe Zijd-winde verhoogt sullen worden, indien die in 't toekomende sullen hoger gekeurt worden, ende dat de selve altijds dicht, ende sonder eenich lexsum gehouden worden sal, dat oock mede tot geenem tyden beyde de Verlaten op eenen tijdt teffens, ende

die selve ten hoogsten niet meer als vier-maels tusschen dach, ende nacht geopent sullen worden, dan by consent van onse Hooge-Heemraden voornoemt, dat ook mede die selve Coleke wel geplatet, ende gecadet, ende de Verlaten, Culcke, Caden, ende plaet-wereken tot allen tyden, goet ende volmaeckt sullen wesen, als wy Heemraden, ofte onsen gewairden Clerck, ofte Bode, die wy daer sullen seynden, daer op komen sullen, opte boete van thien ponden, te verbeuren 't elcken, als daer inne eenich gebreck, ende faulte bevonden worde, wel-verstaende dat Burgemeesteren voornoemt, volgende haer presentatie gehouden sullen sijn, tegens den aenstaenden tijd in 't werck te treden, ende die Brugge tot Ouderschie op te nemen, de selve uyt te graven, ende in de plaetse van dien te steecken een Brugge met Joicken, lauck omtrent elf roeden, ende de Schie aldaer wijt te maken, sulx het Canael van dien deurgaens is, ende oock ter gelegender tijdt ten langsten-binnen den tijdt van seven Jaren eerstkomende, de binnenste Sluysen tot Delfs-haven te vernieuwen, ende die te maecken van alsulcke wyte als de buytenste Sluysen ter Maes-waert leggende tegenwoordich is, ende dat Burgemeesteren gehouden sullen wesen t'allen tyden als wy Heemraden tot de gemeene Landts oorbaer bevinden sullen 't selve van noode te sijn, ende hen-luyden des deur onsen gewairden Clerck, ofte Boode versoucken, haren Sluysen op Delfs-haven te openen, omme 't water daer deur te losen, ende quyt te worden, volgende de voorgacnde beloften. Al 't welck Burgemeesteren der Stadt

Delft voor hen, ende haren nasaten belooft, ende overgegeven hebben, wel ende getrouwelick te volbrengen, ende sijn tot kennisse hier van gemaect twee besegelde brieven, die wy Otto van Egmont, Heere van Kenenburch, Ridder, Joncker Abraham van Almonde, M^{re} Arent van der Meer Vranckensz, ende Pieter Hanneman, als Hooge Heemraden van Delflandt, met onsen zegelen, ende Burgemeesteren der Stadt Delft met des voor-noemde Stads-zegel besegelt, ende by onsen Clerck ofte Secretaris van 't Heemraetschappe, ende Burgemeesteren voornoemt by hare Pensionaris gedaen teyckenen hebben, ten daege ende Jaere als boven, ende was onderteykent S. Storm, G. Biese. Lager stont geschreven, Collatie gedaen jegens d'originale brieven van accoort, onderteykent als boven, besegelt met vijf uythangende zegelen, een van groene, ende vier van rooden wassche, bevonden t'accorderen by my, A. van der Meer.

Bijlage IV.

PLAN DE SÉPARATION
des communes de Delft et de Delfshaven,
projeté par les Maires de ces deux Communes
et présenté à l'approbation de Monsieur le Préfet
du Département des Bouches de la Meuse.

La commune de Delfshaven, étant par décret Impérial du 21 Octobre 1811 séparée de celle de Delft, et l'étendue de ces deux communes ayant été fixée par le décret organique du 29 Novembre, les deux Maires de Delft et de Delfshaven, se sont en conséquence de la lettre de Monsieur Le Sous Préfet de l'arrondissement de Rotterdam en date du 5 Décembre 1811 n°. $\frac{1518}{1291}$ concertés ensemble au sujet des arrangemens qui nécessairement doivent avoir lieu, en vertu de cette séparation et soumettent à l'Examen et l'approbation de Monsieur le Préfet les articles suivans:

Art. 1.

Depuis le 1^r Janvier de cette année la ville de *Delft* et *Delfshaven* sont considérées comme deux communes séparées; de cette époque là, il n'y aura aucune connexion entr'elles pour les affaires de Police, d'administration ou de finance, sauf les déterminations ultérieures, à ce dernier sujet par les articles ci-dessous.

Art. 2.

Les Ecluses et ouvrages hydrauliques à *Delfshaven* et la partie du *Schie* jusqu'au pont-levis à *Overschie* dit le *Hoogbrug*, ainsi que les chemins ou sentiers des deux côtés dépendront de *Delfshaven*, pour autant qu'il n'en est ou n'en sera pas disposé autrement.

Art. 3.

La commune de *Delft* cède conséquemment à *Delfshaven* les revenus de la pêche, dont elle jouit dans cette partie du *Schie*, suivant l'adjudication qui en a été faite, et dont les conditions lui seront remises pour son information et sa direction; de plus *Delft* cède à *Delfshaven* les revenus qu'elle retire du sentier qui va de *Delfshaven* à *Overschie*, et dont également les conditions d'adjudication lui seront remises comme ci-dessus, en outre ce qu'on paye pour le passage de navire par le sus-dit pont à *Overschie* et qui est compris dans la perception qui se fait à *Delfshaven* du droit de passage par les écluses.

Art. 4.

Delfshaven se charge, pour autant qu'il dépendra d'elle, de conserver les écluses à la largeur et profondeur actuelle, de tenir la dite partie du *Schie* à une profondeur convenable pour le passage des navires, ainsi qu'il a été tenu jusqu'à présent par *Delft*, et de laisser le pont-levis à *Overschie* à la largeur et hauteur présente, sans causer le moindre empêchement au passage des navires. Les architectes des

deux communes feront l'inspection de ce pont et dresseront proces-verbal de sa largeur et hauteur actuelle pour servir au besoin; par contre *Delft* s'engage à tenir pareillement à une profondeur convenable à la navigation la partie du *Schie* qui s'écoule entre *Delft* et le susdit pont. Pour le moins deux fois par an les Maires des deux communes feront sonder le *Schie* depuis *Delft* jusqu'au mole, ou l'entrée du pont de *Delfshaven* par leurs deux architectes conjointement, et s'il se trouve q. que bas fond, le Maire, à la charge duquel cet endroit du *Schie* se trouvera, sera tenu de le faire enlever dans le plus court delai possible et pour tout delai dans l'espace de trois mois, au contentement des deux Maires.

Art. 5.

Delfshaven s'engage à payer le traitement des deux employés au pont-levis d'*Overschie* et de leur fournir une habitation, comme *Delft* leur en a constamment fourni une et pour cet effet *Delft* cède à *Delfshaven* en propriété les deux maisons où ces employés demeurent actuellement.

Art. 6.

Les maisons et bâtimens de q. que nature qu'ils puissent être, appartenans à la ville de *Delft*, qui se trouvent à *Delfshaven*, appartiendront pour la suite à cette commune, de même que les pompes-à-incendie de la ville avec tout ce qui en dépend, comme aussi les meubles, ustensiles, instrumens, matériaux et

autres biens meubles qui pourraient s'y trouver et dont la ville avait fait l'acquisition, tandis que *Delft* se réserve tous les biens meubles ou immeubles situés ou se trouvant hors de *Delfshaven* et appartenant à la ville.

Art. 7.

Tout l'arrière tant en sols additionnels qu'autrement dû jusqu'au 31 Décembre 1811 sera perçu pour compte et en faveur de la caisse communale de *Delft*, et à cet effet le Maire de *Delfshaven* s'engage de donner toute assistance possible à celui de *Delft*, pour autant que cette perception devra se faire à *Delfshaven*.

Art. 8.

Pareillement toutes les dettes courantes jusqu'au 31 Décembre 1811 seront payées de la caisse communale de *Delft*, de manière cependant que lorsque la liquidation de l'arrière sera réglée, la ville de *Delft* participira pour $\frac{5}{6}$ et *Delfshaven* pour $\frac{1}{6}$ dans ce qui se trouvera être en déficit ou en excédant et qu'ainsi la caisse de *Delfshaven* recevra de celle de *Delft*, ou bien lui fournira ce qu'elle aura à prétendre ou à payer pour sa sixième part, mais dans ce dernier cas le remboursement se fera aux époques que le Gouvernement fixera pour l'entier payement de l'arrière.

Art. 9.

Toutes les rentes sur des maisons, recognitions, thynses, cences et autres droits sur des biens immeubles situés à *Delfshaven*, que la ville recevait,

sont dosénavant perçus en faveur de la caisse de *Delfshaven*, toutes les autres rentes etc. resteront au profit de la caisse de *Delft*, de même qui toutes les seigneuries appartenantes à la ville avec tout ce qui en dépend à l'exception toutefois de la Seigneurie de *Schoonderloo*, faisant actuellement partie de la commune de *Delfshaven*, que *Delft* cède à *Delfshaven* avec toutes les prerogatives de la manière que la ville de *Delft* en a été en possession.

Art. 10.

La ville de *Delft*, ayant pris pour l'avantage des habitans de *Delfshaven* quatre portions de deux cent cinquante florins, chacune dans la négociation ou l'emprunt fait pour la construction d'une chaussée ou chemin pavé entre *Delfshaven* et *Rotterdam*, ces quatre portions reviendront à *Delfshaven* qui remboursera à la caisse de *Delft* les mille florins qui auront été fournis pour cet objet, et jouira par contre des revenus de ces effets, tels qu'ils seront payés cette année et dans la suite.

Art. 11.

Les traitemens dus à différens employés de la ville demeurant à *Delfshaven* seront payés de la même manière que cela aura lieu à l'égard des autres employés qui se trouvent dans le même cas et qui demeurent à *Delft*.

Art. 12.

Les pensions pour autant que le Gouvernement

en permettra la continuation, seront payées dans la suite aux pensionnaires demeurant à *Delft* de la caisse de cette commune, et de ceux qui demeurent à *Delfshaven* de la caisse de *Delfshaven*.

Art. 13.

Le payement des intérêts de la dette constituée consistante en rentes foncières et viagères, le remboursement et l'emprunt d'un % de l'an 1804 sera pour le compte et à la charge de la commune de *Delft*, de même que l'arrière dû à l'Empire pour impôt foncier 100 et 200 deniers et autres impositions, pour autant que le Gouvernement en exigera le payement.

Art. 14.

Les orphelins de *Delfshaven* qui se trouvent actuellement dans les hospices de la ville de *Delft* resteront, au cas que le Maire de *Delfshaven* le désire, jusqu'à leur majorité dans ces maisons sur le même pied que les orphelins de *Delft* sous la direction des administrateurs, moyennant que le Maire de *Delfshaven* paye à ces hospices pour l'entretien et l'éducation de ces enfans autant de centimes par individu que le Gouvernement déterminera pour cet objet sur le budget de la commune de *Delft*.

Art. 15.

Toutes les chartres, documens, dessins, plans, cartes, cahiers des charges et autres pièces se trouvant aux greffes des deux communes, seront fidèle-

ment remises au Maire de la commune à laquelle elles peuvent être considérées devoir appartenir dans l'espace de trois mois, après la clôture de ce contrat de séparation.

Delft et Delfshaven le 27 et 29 Avril 1812

(signé) A. VAN SCHUIJLENBURCH, Maire de Delft.

„ J. KRUIJFF, Maire de Delfshaven.

Après avoir pris l'avis de M^r le Directeur des contributions et celui de M^r le Sous-Préfet de Rotterdam.

Vu et approuvé par Nous, auditeur au conseil d'Etat, Préfet des Bouches de la Meuse.

La Haye le 21 Mai 1812.

(signé) G. DE STASSART.

Pour copie conforme,

Le Sous-Préfet de l'arrond. de Rotterdam.

(signé). J. A. DE ZUIJLEN DE NYEVELT.

Voor eensluidend afschrift,

De Secretaris der Stad Delft.

L. J. V. D. COLFF.

Bijlage V.

Zie: *Register der bescheiden, die berust hebben in het „Secreet vertrek” van H.H. Burgemeesteren en Regeerders der stad Delft.*
 111 Delft, 1861. 8o., bl. 71,
 No. 7. —

UYTSPRAECKE van Keyser CAROLUS,
*nopende het diepen van de vaert van Siecken
 van Delft totte Vriesen en de van daer totten
 Leytschen Dam.*

In date den 22^{sten} February 1548.

„Ghezien in den secreten Raedt skeysers onsen alderghenadichsten heere die Requeste aldaer overgegeven van wegen die gemeen buyren van Zoetermeer, Wilsveen ende Stompwijk, inhoudende hoe dat die gemeene vaert van den Leydtschen dam af tot den stede van Delft, in den lande van Hollant duer (door) negligencie, onwillicheyte ende onderlinghe contentie der geenre, die de zelve van oudts schuldich waren te reynighen ende onderhouden, zoo vervuyt ende ondiep geworden was, dat men die zelve bysundere des somers met geenen scepen oft schuyten gebruycken en mochte, tot grooten achter-

deele nyet alleen van hen supplianten, maer gemeen-
 lich van allen den genen, die dezelve vaert gebruycken
 moeten; Begheerende tot gemeynen orboir (nut) daerinne
 verzien te worden. Die welcke requeste aen die van
 den Rade in Hollant ghezonden es gheweest, ten eynde
 zy eenighe van henluyden committeren zouden om
 partyen voor hen te ontbieden, dezelve te verstaen
 ende te accorderen van hueren (hunne) differenten,
 om te commen tot reyninge van de voirsz. vaert, ende
 te doen rapport, indien men geen appointement en
 consten (konde) gevinden, huer (hun) gebesoigneerde
 by die van den voirsz. Rade in Hollant overgezonden
 te worden aen den voirsz. secreten Rade, mitsgaders
 huerlieden advis daerop, om, al tzelve gezien, voirts
 gheordineert te worden alst behoiren zoude. Ghezien
 oick tzelve gebesoigneerde ende altgene dat partyen
 by den zelve commissarissen op deze materie bescreven
 zijnde, als die voirsz. supplianten, die van den Haghe
 ende haechambocht, Ryswijcker ambocht, die van
 Vorburch ende Tedingherbrouck, de Rentmeester van
 de Vrouwe van Aremberghe, als eygenersse van den
 Leydtschen dam, mitsgaders die Regierders derzelven
 stede van Delft by monde oft gheschrifte hebben willen
 segghen oft overgheven, mitsgaders die advisen van
 die van den voirsz. Rade ende Rekeninghe in Hollant
 respectelijck, zoo op de voirsz. eerste brieven, als
 naemaels op zekere difficulteyten hen overgezonden,
 metten stucken daertoe behoirende. De Keyserlijke
 Mat. op al wel ende rypelijck gelet om tot gemeen
 profbite te remediëren inde gebreke van de voirsz.

vaert: heeft geordineert ende ordineert mits desen, dat die zelve metten eersten aenstaenden bequaemen tijt gegraven ende gereynicht zal worden in der manieren hierna volgende. Te wetene, dat die zelve vaert, van den Leprosen van Delft af, totter plaetse toe, geheeten de Vriesen, gediept ende uytgeschoten zal worden tot op den ouden bodem, blijvende aen weersijden omtrent een halve Roede oft zes voeten van den kant platinghe ofte walle, zulex dat die zelve vaert wijt blijve, boven vier Roeden van twaelf voeten de Roede, ende in den bodem drie Roeden, zes voeten. Waeraf (van) die van der stede van Delft, van allen den costen dragen ende betalen zullen den helft, ende die Vrouwe van Aremburge, als eygenersse van den Leydtschen dam, een vierendeel, ende die van Rijs-wijcker ende Hagherambocht, metten inwonende van den Haghe tzamen, elcx van hen tot zuleken portie, als dat by die van den Rade in Hollant voirsz., naer gelegentheyd van der zaeken, gemodereert zal worden, het ander vierendeel. Ende zooverre het aengaet de Reste van de voirsz. vaert, van de voirsz. plaetse, gheheeten de Vriesen, totten Leidtschen dam toe, zal die zelve vaert gediept ende uytgescoten worden oick tot op den ouden bodem, in de wijde van achten voeten schuyns nedergaende, naer den eysch van den wercke, ende dat tot gemeenen costen van die van Vorburch en de Tedingerbrouck voirsz. Des en zal nyemant voortan ende tot anders daerinne gedisponeert zal zijn, den wech aen de zelve vaert gelegen mogen gebruycken om de schuyten oft scepen aldaer varende

metten peerde te trecken. Zal oick den wal van den zelve wech beplattet worden, al ter keure ende ordonnantie van dies tzelve te doene competeert. Ordinerende die van den Rade van Hollandt voirsz. zulcken orden in dezen te stellen, dat al tgene voirsz. es, metten eersten bequaemen tijt gedaen ende volbracht worde. Ende oyck dat den duycker oft verlaet aen den Leydtschen dam, gelegen tot (op) versoucke van die van Delft oft andere, nyet geopent en worde, dan in tijde dat tzelve noottelijk zij ende naer voorgaende ondersouck gedaen, oft yemandt van den gelanden omtrent derzelve vaert daer schade oft achterdeel by zoude mooghen krijgen. Ten eynde dat doir tgerieff van den eenen den anderen nyet beschaicht en wordde. Ende dit al by maniere van provisie ende behoudens eenen yegelijk zijn recht ten principale, om tzelve te mogen vervolgen ende zijn nytgeleyde penningen te mogen verhaelen daer ende opten genen daert hij zal meynen te behoiren, behoudens de wederpartye heur deffensie ter contrarien.

Ghedaen te Bruessele den XXII^{en} dach Februarij anno 1548, v. vt.

(get.) J. DE LA TORRE."

Accordeert met 't origineel.

SOUTENDAM.

Secretaris van Delft.

Bijlage VI.
—

NB. De aantekeningen op den kant zijn de wijzigingen in 1642 gemaakt.

Wij Burgemeesteren en regeerders der stad Delft ter eenre mitsgaders Schout, Burgemeesteren en regeerders van 's Gravenhage ter andere zijde bekennen by desen metten anderen geaccordeerd en verdragen te zijn op het diepen en schieten van de Vliet achter Voorburg, het onderhoud van dien, het maken van de Vlietdyck beginnende van de nieuwe tolbrugge eer tijds genaemt de drie Vriesen totten Leijtsendam toe ende tgunt vorder aen de vorz. wercken sal dependeren.

Men sall de vorz. vlijet doen afdammen drooch maecken ende uyt schieten een voet dieper als den dorpel van de duycker opten Leijtsendam ende die maecken ter wijte van ontrent veertich roede voeten sulcx deselve tegenwoordich doorgaens is, ende daer de vorz. vaert nauwer soude mogen wesen sal men de landen aen de noortsijde van de vaert gelegen bequamelyck ende met cleijne costen daertoe connen afsteecken ende approprieren.

Ende omme bequaemer wijte ende diepte als daer nu is te becomen sal men in het uyt schieten van de vorz. vaert niet veel overs of onder tees laten maer

schoijns neder delven alsoo de canten van de voorz. vaert als stijf genouch synde tselve wel sullen connen lijden.

De quade wel-gaeten ende diergelycke inconvenien-ten sal men met slick-dammen bequaemelyck connen afdammen ende met water weder getempert ende belopen zynde die ter behoorlicker diepte doen wttreken.

Ende naerdien door het trecken ende riden van de paerden het water, op de vlietdijk (wesende aen die sijde 't laechste) gejaecht synde, naer hem in de voorz. vliet treckt het sant, daerdoor principaelycken d'on-diepte wert veroorsaecht, sal noodich de cade, wesende de waterkeer van de Tedingbrouckse polder met consent van de geenene die des behoort, dienen geleyt opte noortsijde van den voorz. vlietdijk omme de voorz. polder af te wateren.

Ende ten eijnde het werck mach wesen des te bestandiger sal de voorz. cade moeten werden opgeseth met goede taeije cleij vilten die men opte cleij-gront sal moeten verheelen ende brengen een voet boven thoohste winterwater ende boven wel doen bepalen van welcke cleij vilten men uijtte vorz. polder genouch sal connen werden gerijft.

Ende indien in het schieten van de voorz. vaert bevonden soude mogen werden dat de voorz. dijk ofte cade omme de voorz. cleijvilten te beter te doen verheelen ende minder uyt te locken onder het water met een deel ofte twee wel gepaelt soude dienen beseth, sal men tselve zulcx doen maecken.

Men sal ook tot voorcominge van de sanden ende

ondiepten de vleugels van de bruggens over de voorz. vlijet responderende met steene muijragie ofte platinge doen verlengen naer dat het werck ende gelegentheijt sal vereysschen.

De vlietdijck naer behooren gemaectt ende bepaelt synde zal men versoucken aen dengenen daer des van node sal wesen, als vooren ten eijnde bij keure geordonneert werde, dat een yeder voor zyn banwerck deselve sulcx sal moeten onderhouden.

Tuijtschieten van de vaert mitten aneleve van dien sal besteet worden ten overstaan *van enige van de Magistraet van 's Gravenhaege* tot cleijne ende corte vacken omme voltrocken te werden soo haest des doenlijck sall wesen.

Ende sal men versorgen dat het water van de voorz. vaert sall mogen lopen in de polder van Thedingerbrouck ende dat de ingelanden elcx voor syn banwerck d'aerde wt de voorsz. vaert comende tijdelijcken sal moeten doen wech voeren.

De voorz. vaert naer behooren gediept ende geschoten synde sal men deselve opnemen *ten overstaen* als voren ende besteden mitte corte vacken jaerlicx te onderhouden ende sal men de visitatie van de diepte doen soo menichmael sjaers als men des oirbaer sal vinden ende versoucken dengenen daer des behoort als vooren dat bij keure mach werden versien ten eijnde elcx een voor syn houfslach de vlietdijck behoorlijck onderhoude.

De costen die tot het schieten ende diepen van de voorz vaert, het maecken van de vlietdyck ende cade, het

verlengen van de vleugels van de bruggens tjaerlijcx onderhont van de voorz diepte ende tgunt vorder aen de voorz wercken soude mogen dependeren ofte bij gemeen advijs verstaen soude mogen werden anders te behooren, sullen van nu voortaan gedraegen werden *de twee derde deele* by burgemeesters ende regeerders der stadt Delft ende *het derde derdendeel* bij burge-meesteren en regeerders van 's Gravenhage.

ijder voor de
gerechte
helft.

Tgunt die van Voorburg, Tedingerbrouck ende andere tot het diepen ende maecken van de voorz. wercken zullen mogen contribueren sal genoten ende gereekent werden naer advenant elcx lasten.

De onderhoudinge van de voorz. wercken sall onvermindert ende sonder prejudicie van de respective gerechtigheijden van de heeren magistraten van Delft en 's Gravenhage geduerende den tyt van *twintich* eerstcomende jaeren, sonder dat deselve respective magistraten dit accort nopende de vorz. wercken gevolgen ende aencleven van dien eenichsins sal prejudicieren.

twael.

ingaende
mette
1^e Januarij
van den
aanstaenden
jaere 1613.

Het diepen van de vaert van de Delfsche Leprosen totte Vriesen voorn. sal gedaen worden, den noot des vereijshende, tot laste van de geene die volgens de provisionele sententie van de Keijserlijke Maj. Hoochloffelijker ged: wesende in date den twintichsten februarij XV^e XLVIII volgende toudhegebruick van dien daer inne gehouden syn, welke by dese gehouden wert in haer geheel ongeprejudicieert ende onveranderd; tghene van de Vriesen is streckende naer 's Gravenhage moet mede gedaen werde volgende het oude gebruick.

Ende ten eijnde dese mach sorteren haere volcomen

effect hebben Burgemeesters ende regeerders voorn:
als bij hare vroetschappen respectivelijcken daertoe gelast
ende geauthoriseert belooft alle den inhouden van desen
wel ende getrouwelyck te sullen onderhouden ende
naer te comen onder alle verbanden van recht ende
rechteren.

Ten oirconden zijn hiervan gemaect twee alleens
luidende bezegelde brieven mette zegelen der stede van
Delff ende 's Gravenhage uithangende bevestigt ende
by hare respectieve secretarissen onderteijckent opten

12 November XXV Meij XVI^e achtien.
1642.

Bijlage VII.

De Raden der Gemeenten 's Gravenhage en Delft,
Gezien de magtiging van Heeren Gedeputeerde Staten
van Zuid-Holland van den 25 Junij 1861, B n^o. 3735,
1ste Afd., G. S. n^o. 37.

Hebben besloten:

Alle eigendommen en werken, die voor gemeenschappelijke rekening van de Gemeenten 's Gravenhage en Delft tot dusverre zijn onderhouden, zullen met den 1 Mei 1863 *om niet* worden overgedragen aan de Gemeente Delft, welke Gemeente zich na dien tijd, zonder eenig voorbehoud hoegenaamd, belast met het onderhoud van al die eigendommen en werken als:

1^o. De trekvljet van Delft naar Leijdschendam, beginnende aan de Lepelbrug nabij Delft, en eindigende te Leijdschendam, kadastraal bekend Gemeente

Vrijenban

ten name der Stad Delft.

Sectie A.

N^o. 1. Watervvaart (de Schie) groot 52 roeden

80 el. 0.52.80

Hof van Delft

ten name der Gemeente Delft

en consorten.

Sectie C.

N^o. 565. Vaart de Schie groot 54 roeden 30 el 0.54.30

Transportere . . . 1.07.10

Per transport . . . 1.07.10

Rijswijk

ten name der Stad 's Gravenhage.

Sectie F.

Nº. 323. Trekvaart groot 7 bunders 60 el . 7.00.60

Sectie E.

Nº. 70. Trekvaart groot 2 bunders 12 roeden

30 el. 2.12.30

Voorburg

ten name der Stad 's Gravenhage
en consorten.

Sectie C.

Nº. 620. Trekvaart groot 86 roeden 80 el . 0.86.80

Sectie B.

Nº. 801. Trekvaart groot 67 roeden . . . 0.67.00

Sectie A.

Nº. 510. Trekvaart groot 85 roeden 80 el . 0.85.80

Veur

ten name der Stad Delft
en consorten.

Sectie B.

Nº. 832. Trekvaart groot 29 roeden 90 el . 0.29.90

Stompwijk

ten name der Stad Delft
en consorten.

Sectie G.

Nº. 1. Trekvaart groot 1 bunder 60 el . . 1.00.60

Sectie F.

Nº. 249. Trekvaart groot 1 bunder 86 roeden. 1.86.00

Te zamen 15 bunders 76 roeden 10 el. 15.76.10

20. De bestrating en beplanting van den weg tusschen Delft en de Hoornbrug met den eigendom van dien weg, voor zooveel die aan de beide gemeenten behoort. Voorts het jaagpad aan de overzijde, met uitzondering van de perceelen, kadaster Rijswijk, Sectie G, n°. 334 en 347, en Sectie F, n°. 494, 408, 409 en 431, die ten name van andere eigenaars bekend zijn. Wijders het huis met tolmanswoning, tolhek, wachthuis, tuin en boomgaard, staande en gelegen aan en op den weg tusschen Delft en de Hoornbrug, kadastraal bekend gemeente

Rijswijk

ten name der Steden Delft

en 's Gravenhage.

Sectie E.

N°. 189. Huis en erf groot 8 roeden . . .	0.08.00
„ 190. Tuin groot 15 roeden 20 el. . .	0.15.20
„ 191. Boomgaard groot 11 roeden 10 el. . .	0.11.10
Te zamen 34 roeden 30 el. . .	0.34.30

Op de volgende voorwaarden:

a. De Gemeente Delft treedt op den 1 Mei dezes jaars in het bezit en genot van het verkochte, met dat gevolg dat zij, van dien tijd af, alleen en uitsluitend kan uitoefenen alle regten, die zij tot dus verre gemeenschappelijk met de Gemeente 's Gravenhage heeft gehad op of ten opzichte van de hierboven vermelde vaste goederen en van den straatweg van Delft naar de Hoornbrug.

b. Zij aanvaardt de verkochte helft in die goederen, zonder voorbehoud van- of toestemming in eenige actie of reclame wegens mindere of meerdere grootte der perceelen, dan hierboven naar kadastrale maat is opgegeven; en wijders met alle voordeelige en nadeelige gevolgen van den eigendom dier goederen, zooals: heerschende en lijdende erfdienstbaarheden, grondbelasting, sluis- en molengeld en andere gewone en buitengewone lasten of opbrengsten, active en passieve renten, recognitien, cijnsen en thijnsen, alles met ingang op den 1 Mei dezes jaars.

c. Ook neemt de Gemeente Delft van hetzelfde tijdstip af geheel voor hare rekening het onderhoud van alle werken dat tot dus verre voor gemeenschappelijke rekening der beide Gemeenten 's Gravenhage en Delft is geweest en meer bijzonder:

1°. Het behoorlijk uitdiepen der Haag- en Zuidvliet, van de Lepelbrug nabij Delft, door de Hoornbrug tot aan den Westduiker te Leidschendam.

2°. Het onderhoud van den straatweg, strekkende van de keijenstraat buiten de Haagpoort der Stad Delft tot aan de Hoornbrug.

3°. Het onderhoud van het voetpad, van de Lepelbrug tot de Hoornbrug en van de steenen kaden en houten beschoeiingen, alsmede van de aanlegplaats bij de Hoornbrug.

4°. Het onderhoud van het jaagpad, gelegen aan de westzijde van de vaart, van den aanslag af tot de Hoornbrug, van de steenen kade en het paal- en

gordingwerk met wrijfplank, strekkende van de noordwestelijke vleugel van de Lepelbrug tot de walschoeiing en van de houten beschoeijingen langs het voormelde jaagpad.

5°. Het onderhoud van den aanslag, de steenen palen met de ijzeren ringen, de houten gordingen boven op de kade, langs den geheelen aanslag, alsmede de geheele dwarsgording. Wijders van de palen, staande aan den aanslag tot nabij het Haantje, tot scheiding tusschen den rijweg en het jaagpad, alsmede van het sluithek op het einde van het jaagpad aan de Hoornbrug.

6°. Het onderhoud van de navolgende bruggen:

De steenen brug met dito vleugels aan het Haantje.

De steenen brug met dito vleugels bij de buitenplaats Pasgeld.

De steenen brug met dito vleugels bij de voormalige buitenplaats Elsenburg.

De steenen brug met dito vleugels, genaamd de Tuindersbrug.

De houten brug met steenen landhoofden en dito vleugels vóór de uitvaart van de gewezen steenplaats.

De steenen brug met dito vleugels vóór de Rijswijksche vaart.

De houten brug met steenen hoofden en dito vleugels bij Reineveld.

De Hoornbrug in het gemeen met Delfland.

7°. Het onderhoud van het voet- en jaagpad en van de waterkeering aan de zuidzijde der Zuidvliet, strek-

kende van de Oude Tolbrug tot aan de straat van den Leidschendam, met de schoeijingen en paaltjes langs en op die waterkeering.

8°. Het onderhoud van het muurwerk tusschen de vleugel van de brug van Tedingerbroekpolder en de vleugel van de Voorburgsche brug, met het aldaar staande leuningwerk en van het muurwerk, grenzende aan de oostvleugel van de Voorburgsche brug.

9°. Het onderhoud van het tolhek, het wachthuis, het groote huis, de tolmanswoning, schuren, loodsen, heiningen, plankier en verder toebehooren.

d. Alle kosten en regten van eigendomsovergang zijn ten laste van de Gemeente Delft.

Gedaan ter openbare Raadsvergadering te 's Gravenhage den 1 April 1863 en te Delft den ^{6 Februarij}_{14 April} 1863.

De Burgemeester van 's Gravenhage,

(Get.) F. G. A. GEVERS DEYNOOT.

De Secretaris van 's Gravenhage,

(Get.) P. WINTGENS.

De Burgemeester van Delft,

(Get.) VAN KUIJK.

De Secretaris van Delft,
(Get.) VAN DER COLFF.

Goedgekeurd door Gedeputeerde Staten der Provincie Zuid-Holland.

's Gravenhage, den 21/28 April 1863.

LOUDON, Voorzitter.

JUST DE LA PAISIÈRES, Griffier.

Bijlage VIII.

VERDRAG *tusschen de Regeerders van
Delft, en van Leijden, over het maaken
van een nieuwen trekweg tusschen de
gemelde Steden.*

den 30 Junij 1636.

Wij Burgemeesters ende Regierders der stadt Delft ter eenre, mitsgaders Burgemeesters ende Regierders der stadt Leijden, ter andere zijden, als daer toe respectivelick geauthoriseert wesende bij de Vroetschappen der voorsz. Steden, bekennen bij desen, dat naer eenige onderlinge bijeencompsten, communicatien, ende handelingen tot dien eijnde gehouden ende gevallen, wij eyntelick, *aengaende het maecken ende onderhouden van eenen nieuwen treckwech, tusschen de stadt Leijden, ende den Leydschen dam, tot dienst ende geryff van de inwoonderen der voorsz. Steden, ende van allen anderen, soo wel schipperen, schuytvoerderen, als reisende luijden, met malcanderen sijn overgekomen, ende hebben besloten een contract op de volgende conditien ende voorwaerden, als:*

Eerstelicken, dat by gemeenen advijse, ende directie, gemaect sal werden eenen *nieuwen treckwech*, die beginnen sal van de chingel der stadt Leijden, bij de

Necksluis aff, ende geleijt werden bij ende langs de Vlijet heenen, aen de Noortwest ende Zuijt Oestzijde van de selve in de respective Ambachten van Soeterwoude ende Stompwijk, tot aen den Leydschen dam toe, volgende de verbaelen ende bestecken daervan gemaect, ende noch te maecken, dat de voorsz. treckwech MET ALLE SIJNEN GEVOLGE, bij den Burgemeesteren ende Regierderen der respective Steden Delft ende Leijden sal werden geschouwt, ende op de goede onderhoudinge ende reparatie van 't selve, met gemeenen advijse goede ordre gestelt. Ende belangende *de costen*, die tot het maecken van de voorsz. *treckwech* sullen moeten werden gedaen, hebben de Heeren Contractanten geconsidereert, dat de stadt Delft in den jare XVI^e achtijen groote costen heeft gedaen in 't schieten ende diepen van de vaert genaempt de Vlijet van de stadt Delft aff tot den Leydschendam toe, als mede in het opsetten van het planck, sooden, ende paelwerek aen den Vlijetdyck beginnende van de nieuwe Tolbrugge tot den Leydschendam voorschreven, ende dat de stadt Delft noch jaerliex tot onderhoudinge van deselve wercken groote costen is doende, gelyck oock deselve stadt sich by desen is verbindende, om te doen ofte presteren, dat de voorsz. vaert van de Vliet van den Leydschendam off tot Delft toe, in behoorlickie diepte, ende den treckwech langs de voorsz. vaert tusschen den voorsz. Dam ende Tolbrugge leggende, met het voorsz. planck, pael, ende soodewerk wel ende behoorlick beseth, bujten costen van de stadt Leijden, voor altyt onderhouden sullen werden, zonder

dat nochtans de stadt Leijden over de voorsz. vaert van de Vlijet, mitsgaders het planck, soode, ende paelwerck, ende tusschen den voorsz. Leydschendam ende de Tolbrugge eenige schou, ofte andere bewint sal hebben, niet meer als zij voor desen heeft gehad, ende noch is hebbende. Volgens de acte van ontlastinge ende bevrijdinge van de Polder van Tedingebroeck, bij Burgemeesteren ende Regierders der stadt Delft opten VI^{en} Februarij XVI^e twintich, onder 't segel van de selve stadt gepasseert, die mits desen wert verstaen te blijven in haer geheel: Ende zijn ten regarde van dijen verdragen, dat de stad *Leyden* sal betalen *twee derde paerten* van alle de costen, die tot de eerste nieuwe maeckinge van de voorsz. *treckwech ende gevolge van dijen* zullen werden gedaen, ende dat het andere derde paert by de stadt Delft sal werden gedragen; doch zullen de costen die tot reparatie ende onderhoudinge van den voorsz. *treckwech* jaerliex sullen werden gedaen, by de voorsz. steden van Delft en Leyden gedragen werden halff ende halff, gelyck oock halff ende halff gedragen sullen werden ALLE DE VORDERE KOSTEN, mitsgaders de costen die gedaen zullen werden in 't vercrijgen van het oetroij tot het gabell, ofte wechgelt, 't welck op te namen van beijde de steden van Delft ende Leijden mette eerste gelegentheyte van de Heeren Staten van Hollandt ende Wesvrieslant sal werden versocht. Welck gabell, ofte wechgelt tot laste van de geene, die de voorsz. nieuwe *treckwech* zullen gebruijcken, sal werden geheven, ende genooten bij de respective steden van Delft ende

Leijden half ende half, tot rembursement ofte verlichtinge van hare gedaene kosten, gelyck bij de voorsz. steden Delft ende Leijden mede half ende half sal werden genooten t'gunt van de stadt Rotterdam, de plaetse van 's Gravenhage, ofte eenige andere nabuijrige steden, ofte plaetsen, voir 't gebruik van de voorsz. treckwech, zoude mogen werden geconsequenceert, met dijen verstande nochtans, dat de stadt Leijden, dewelcke de Ambachtsheerlicheijt van Soeterwoude ende Stompwijk is toebehoorende, in allen anderen saeken, over de voorsz. te maecken treckwech metten gevolge sal blijven in haer geheel, om te mogen oeffenen het recht ende Jurisdietie van de voorsz. ambachtsheerlicheijt. Tot naercominge van alle 't gene voorsz. is, hebben wij Burgemeesteren en de Regierders van de steden Delft ende Leijden voornoemt; in onse voorsz. qualiteyten by desen respectivelick verbonden alle de tegenwoordige ende toekomende goederen, incompsten, actien, ende crediten van deselve steden, onderwerpende alle deselve ende keure van dijen allen rechten ende rechteren. In oorconde van de waarheijt dit met onderteijkeninge van den pensionaris der stad Delft, ende van den Secretaris der stadt Leijden gedaen bevestigen, opten laetsten Junij van den jare seshijn hondert ses ende dertich.

Ende was onderteijckent:

J. CAMERLIN. S. v. BAERSDORP.

NB. In margine stont:

Opten XXIX April van den jare XVI^e acht ende dertich, es tusschen den Burgemeesteren, ende Regierders der stadt Delft, ter eenre, ende den Burge-meesteren ende Regierders der stadt Leijden, ter andere zijden, goet gevonden, ende beslooten, dat met nijemant eenich contract ofte overcompste nopen-
pende een veer van jacht ofte veerschuijten langs desen treckwech, als met mutuel consent van de steden Delft en de Leijden, en sal mogen gemaect werden; gelyck oock met gemeen goetvinden, het veer van de jacht, ofte Veerschuijten tusschen Leyden ende den Hage gemaect is, met verclaringe dat hier mede het tegenwoordich contract, aengaende den treckwech tusschen de steden Delft ende Leijden gemaect, geamplieert sal werden. Des ten oorconden desen bij ons respective ondergeteijckent.

Onder stont:

CAMERLIN.

S. v. BAERSDORP.

Privelegieboek der Stad Leijden E pag. 153.

Overgenomen uit: VAN MIERIS, Handvesten, Privilegiën en Octroijen der stad *Leijden*, pag. 392.

Bijlage IX.

DE REGEERDERS *van de steden
Delft en Leijden zijn verweezen om het
water van de Vliet tusschen de Necksluis
buiten de stad Leijden, en den Leidschen-
dam te doen diepen.*

Den 1 October 1638.

Dijkgraave ende Hooghe-heemraden van Rhijnlandt verthoont zijnde, de merclijcke ondiepte die in 't water van de Vliedt, tusschen de Necksluis buijten der stede van Leijden ende den Leytschendam, op verscheijde plaetsen geleghen zijn, ende 't groot peryckel ende ongeval 't welck by tyde van laeghwater, door de seijlende schepen en de schuijten, de ordinaris treck-schuijten ontmoetende, ende malkanderen seer qua-lycken, konnende wijcken, te beduchten staet te verwachten, hebben gekeurt ende gheordonneert, keuren ende Ordonneren bij desen, dat van wegghen ende tot kosten van de Burghemeesteren, ende Regeerders der respective steden van Delft ende Leijden, 't voorsz. water van de Vliet van de Necksluijs af, tot den Leytschendam toe, doorgaens sal werden opgediept; ende sulcx' alle de Weddens, ende andere ondiepten, dair inne wesende opghehaelt, ende een halve voet

dieper in den gront gemaekt als den Drempeel van den Duijcker aen den Leytschendam by somerwater leggende is, ende dat voorts 't voorsz. water op soodanige diepte sal mogen werden onderhouden, belastende ijeder een 't selve aengaende, hem daer naer te reguleren.

Aldus ghekeurt ende geordonneert by gemelde Heeren, in 't Gemeenlantshuys van Rhijlands binnen Leijden, luyden desen eersten October 1638.

Onderstont:

In kennisse van mij,
en was geteeckent,

C. SCHILPEROORT.

Keuren en Ordonnantien van het hooge Heemraadschap van Rijnland, pag. 407.

Overgenomen uit: VAN MIERIS, Handvesten, Privilegiën en Octroijen der stad *Leijden*, pag. 397.

Bijlage X.

OCTROY *aen die van Haserswoude, Benthuisen, Noortwaddinxveen, Hogeveen ende Soeterwoude tot het droogmaccken van de uitgeveende Landen, in de voorschreve Ambachten leggende.*

By resumptie gedelibereert zynde op het advis van de Heeren haer Edele Groot Mog. Gecommitteerden, hebbende, in gevolge ende tot voldoeninge van der selver Resolutie Commissoriael van den negenden April 1699., het advis van de Heeren haer Edele Groot Mog. Gecommitteerde Raden, de Raden en Meesters van de Rekeningen over haer Edele Groot Mog. Domeynen, midtsgaders Dijkgrave ende Hoogh-Heemraden van Rhijnlandt, geformeert op de Requeste, by ofte van wegen Schouten en Ambachts-bewaerders van Haserswoude, Benthuisen, Noortwaddinxveen, Hogeveen ende Soeterwoude aen haer Edele Groot Mog. gepresenteert, versoeckende om redenen, breeder in de voorschreve Requeste geëxprimeert, dat haer Edele Groot Mog. haer geliefden te verleenen Octroy tot het bedijcken ende droogh-maken van de uytgeveende Landen, onder de voorschreve Ambachten gelegen; ende in achtginge genomen zynde, dat de selve Heeren haer

Edele Groot Mog. Gecommitteerden, in gevolge en tot voldoeninge van de Resolutie Commissoriael van den een en twintighsten Februarii 1698., by continuatie hebbende gehoort ende getracht te vereenigen die geene, die in het droogh-maken van de voorschreve Noordt-waddinxveensche ende andere daer mede gemeen leggende Plassen waren geïnteresseert, eyndelijk dat succes hadden gehad, dat de Heeren Gedeputeerden der Steden Amsterdam ende Rotterdam hadden verklaert, tot bevorderingh van een soo heylsaem werck te consenteren; dat de bedijkinge van de selve Plassen soude zyn een besloten Dijkagie, soo ende in voegen als in 't Octroy hier na volgende breeder staat geëxpresseert, ende alsoo in effecte af te staen en te desisteren van de Vaerten, door het district van de selve Plassen loopende, ende by haer gebruyckt ende bevaren; des dat daer jegens alle securiteyt wierde gegeven, dat de Binnen-vaert nyt de selve Stadt Rotterdam door de Steden van Delf ende van Leyden tot in den Rhijn, ende van den Rhijn door de selve Steden na Rotterdam wierden geconserveert, ende de passagie door de selve gehouden sonder eenige belemmeringe, ende sonder eenige beswaringe ofte lasten, boven de geene die jegenwoordigh daer op staen Ende dat de andere Steden in desen geïnteresseert, ende bysonderlijk de Steden Delf ende Leyden, hadden verklaert te vreden te zyn, dat soodanige securiteyt wierde gegeven ende beloofd, yeder in de Jurisdietie van der selver Steden, Heerlijckheden of Ambachten die ordre te sullen stellen ende te presteren, dat de selve Vaert,

ende het geene daer toe specteert, behoorlijk werde onderhouden, is goetgevonden ende verstaen, dat aen de voornoemde Schouten ende Ambagts bewaerders van Haserswoude, Benthuysen, Waddinxveen, Hoogeveen ende Soeterwoude, voor de Plassen in der selver Requeste gemelt, gemeenlijk genaemt de Noordt-plas, sal werden verleent soodanigen Octroy van bedijkinge, van vrydommen ende van authorisatie als hier naer is volgende.

Ende is wijders goetgevonden ende verstaen het voorschreve geconvenieerde te approberen, gelijk het selve werdt geaprobeert by desen, en te declareren, soo als gedeclareert werdt bij desen, dat de voorschreve Vaerten over den Donderdam ende Hildam door de voorschreve Noordtwaddinxveensche ende andere daer mede gemeen leggende Wateren met'er daedt sullen cesseren ende ophouden, mitsgaders dat door nochte over de Dijcken, die om de voorschreve Wateren geleght sullen werden, oyt ofte oyt eenige andere Vaert sal mogen werden gemaect; dat daer jegens de Binnenvaert uyt de Stadt Rotterdam door de Steeden Delf ende Leyden tot in den Rhijn & *vice versa* is ende ten eeuwigen dage sal moeten blijven een publike Vaert, dat by eenige Steden ofte Ambachten, door ofte omtrent welckers Jurisdictie de voorschreve Vaert is loopende, eenige belemmeringe, op wat pretext het oock soude mogen zijn, aen de passagie door de selve Vaert sal mogen werden toegebracht, noch eenige meerder lasten of beswaringe, als tegenwoordigh daer op geleght, in geenderhande maniere; dat wijders de

selve Vaert by de selve Steden ofte Ambachten niet sal mogen werden vernaeuwt, noch de Bruggen ende Verlaten, ende wat des meer over ende in de selve is leggende, verlaegt noch ondieper gemaect, ende generalijk dat de selve Vaert op geenderley wijze door de selve sal mogen werden verargert.

Overgedrukt uit de Resolutiën der Staten van *Holland en Westfriesland* van 30 Julij 1700, pag. 375 en 376.

Bijlage XI.

V E R D R A G *tusschen de Steden van
Haarlem en Leyden, wegens het maaken
van eene Vaart, en een treckpad tusschen
de gemelde twee Steden.*

Den 18. April 1656.

Op huyden date deses syn, naer voorgaende minnelijke conferentien, oculaire inspectien, ende met rypheyt van rade, Burgermeesteren ende Regeerders, mitsgaders de verdere Gecommitteerdens der Stadt Haarlem, ter eenre, ende Burgermeesters ende Regeerders der Stadt Leyden, ter andere zyde, als daer toe respectivelyken geauthoriseert wesende by de Vroetschappen der voorschreve twee Steden, tot gerieff ende commoditeyt van den reysende man, in 't minnelyken metten anderen verdragen ende geaccordeert, gelyk deselve als noch naerder verdragen ende accorderen mits desen, ende dat in gevolge van het Octroy, daar toe by de Edele Groot Mogende Heeren Staaten van Hollant ende Westvrieslant, op den 6en. April van den loopende jaare 1656. aan de gemelte twee Steden verleent, over 't maecken ende onderhouden van een treckvaart ende treckpadt tusschen de voorschreve twee Steden, tot soodaenige wyte, diepte, breette, ende hoochte respectieve, als naerder metten anderen onderling sal geconvenieert werden, ende voorts op de manieren ende op de conditien hier naer verclaert. Dat de voorschreve nieuwe trekvaart ende treckpadt beginnen sal aen de

Raempoorde der voorschreve Stadt Haarlem, streckende uytte Cingel van de selve poorte, ende loopende recht op tot aen de Houtvaert; van daer voorts langs de linie, ofte het affsetsel daer van op de Caerte van Rynlant, op oculaire inspectie van Commissarissen ter wedersyden, by Andries van der Walle, ende Goris Garstecoren, geswooren Landtmeters, gefigureert, tot aen de Marepoorte der voorschreve Stadt Leyden toe; dat de voorschreve Lantmeters, volgens de voorschre rojinge, de distantie tusschen de voorschreve twee Steden, ende de lengte van de voorschreve vaert sullen affmeeten, ende by hen op het middel van dien een teecken ofte baken sal gestelt werden; dat Burgermeesteren ende Regeerders der voorschreve Stadt Haerlem, van haere Stadt aff tot het voorschreve gestelde baecken toe, ende wederomme Burgermeesters ende Regeerders der voorschreve Stadt Leyden, insgelycx van de selve haere Stadt aff mede tot het voorschreve middelbaecken toe, elcx voor haere helfte, de voorschreve vaert, treckpadt, ende scheysloot in graven, delven, ende aencoop van Landen, in 't geheel alleen nae behooren opmaecken ende becostigen sullen; welverstaende, indien een van de voorschreve twee Steden, ofte beyden goetvonden de voorschreve vaert te leyden aen een andere poorte als hier vooren is genaempt, dat de selve sulcx vry sal staen te doen, mits het selve geschiedende elcx mede op syn eygen costen; dat voorts alle de heulens ende bruggens, [daer onder ook begrepen de schouwen, indien geoordeelt werd de selve nodich te syn] die in, ofte over de voorschreve

vaert ende treckpadt, als ook andersints, ten dienste van de passagie nodich sullen syn gemaect te moeten werden, by de voorschreve twee Steden, naer onderlingh goetvinden, orde, ende consent, in 't gemeen halff ende halff becosticht sullen werden; dat de Visscherye in de voorschreve vaert, alleen ende privative sal blyven by de voorschreve Stadt van Haerlem, tot soodanige lengte toe van roetaelen, te meten uytte voorschreve Stadt, als de voorschreve Stadt van Leyden de selve Visscherye aen haere syde alleen behouden sal, ende dat ten wedersyden op het eynde van dien sal werden gestelt een scheypael; ende voorts de voorschreve verdere Visscherye tusschen de voorschreve respective scheypaelen, in de voorschreve vaert, tusschen de voorschreve twee Steden sal syn, ende blyven gemeen, ende tot gemeenen proflyte verhuert ende gebeneficieert sal werden; soo als mede gemeen sullen syn, ende halff ende halff sullen werden genooten ende getrocken alle de verdere proflyten, ende voordeelen, soo van gabellen, wechgelt, als andersints, egeene ter werelt uytgesondert, die van de voorschreve vaert ende treckwech, metten gevolge ende aencleven van dien, emmermeer sullen comen te procederen, gelyck oock gemeen sal syn het gesach, ende de directie over het voorschreve geheele nieuwe werck, ende sulcx mede den voorschreve treckwegh, ende nieuwe gemaecte vaert, metten gevolge ende aencleven van dien, by Burgermeesters ende Regeerders der respective Steden van Haerlem ende Leyden, ofte Commissarissen by hen daer toe respectivelyk te deputeren, gesamentlycken,

doch onvermindert nochtans eens yeders jurisdictie, sal werden beschouwen, ende op de goede onderhoudinge van alles, met gemeen advyse ende goetvinden, ordre gestelt, des dat wederomme de oncosten, die tot het onderhouden van de voorschreve vaert, treckpadt, heulen, bruggens metten gevolge ende aencleven van dien, ende 'tgeene verders het voorschreve werck soude meugen aengaen, emmermeer gedaen sullen moeten werden, by de voorschreve twee Steden van Haerlem ende Leyden, voor altyts, mede sullen gedragen werden in 't gemeen, ende halff ende halff. Tot naercominge van het geene voorschreve is, hebben de Heeren Contrahenten der Steden Haerlem ende Leyden voornoemt, in haere respective qualiteyten, by desen respectivelyck verbonden alle de tegenwoordige ende toecomende goederen, inkompten, actien, ende credyten van de selve Steden, onderwerpende alle dezelve, ende de Keure van dien, alle rechten ende Rechteren.

In oirconden der waerheyt, dese met de onder-
teykeninge van de Secretarissen van de res-
pectieve Steden Haerlem ende Leyden, gedaen
bevestigen in den Dorpe van Lisse, op den ach-
tienden dach Aprilis, anno XVI^c ses en vyftich.

[Was geleeckend,] J. Benningh.

G. V. Hoogeveen.

*Privilegien van de Stad Haerlem. En Privilegieboek der Stad
Leyden. E. pag. 315. versa en 316.*

Overgenomen uit: VAN MIERIS, Handvesten en Privilegien der
stad *Leijden*, pag. 403 en 404.

Bijlage XII.

Op huijden den twintichsten September van den jare sestien honderd drie en tsestich, soo seijn naer voorgaande conferentie met den anderen verdragen de Gecommitteerdens van de stadt Utrecht met goetvinden van de Heeren Gecommitteerdens der stadt Leijden, ter eenre, ende de Gecommitteerdens der Stede Woerden, ter andere sijde, *over 't maacken ende onderhouden van een Sandt ofte Jaachpadt langs den Rhijn*, beginnende van de Hoogwoertsche ofte Zijlepoort der Stadt Leijden, ten keuze van de Stadt Leijden, en van de Hoogwoerts poorte aanvangh werdende gemaect, over d'uijterdijcken gelegen buijten den Hogerijndijck tot aan het schouw van Leijderdorp, van daar langs de Lagesijde in de Ambachten van Leijderdorp ende Coudekerek tot tegens over de Nieuwech alwaer het paart met een schouwe sal over varen op de hoogesijde ende de selve inde Heerlichheijt van Haserswoude vervolgen tot aan de Copieren cade off het scheijt van Haserswoude, ende daar weder over varende het pad vervolcht door de Ambachten van Coudekerek, Outshoorn, Snephoeck en Aerlanderveen, tot aende huijsen van Alphen staande in Aerlanderveen, alwaar door t' selve dorp de schuijten doorgeschoven en het paart buijten de selve weder aenge-

slagen sal werden, omtrent de Zaanwooning en voorts den Rhijn volgen door de hujsen van het dorp Swandenburgerdam leggende in Aerlanderveen tot aen het dorp van Bodegraven, alwaar het paart affgeslagen, over de brugge passeren ende de schuit doorgeschoten sijnde, de hogesijde gevolcht sal werden tot dicht onder de Stadt Woerden, ten ware met gemeen goetvinden van de Steden en nader overcomste met de resp. gelandens goetgevonden mocht werden in tijd en wijle hier in eenige veranderinge te doen; ende van Woerden voorts tot aen de Catharijne poort der stadt Utrecht, alles in voegen ende manieren hier naer volgende: “

Dat bij de Stadt van Woerden het voors. Jaech- ofte Sandtpadt met den gevolge vandien sal *werden gemaect* van het dorp van Harmelen aff, beginnende vijftien a sestien roeden bewesten de brugge aldaar aen de Noortsijde en t'selve gecontinueert langs den Rhijn tot aen de Snellenbrugge leggende bij de Stadt Woerden, ende dan voorts weder beginnende buijten de Nieupoort aen de eerste quaeckel tot aende Brugge van Nieuwerbrugge, alles tot costen vande Stadt Woerden alleen, des belovende Gecommitteerdens vande resp: Steden van Utrecht ende Leijden, het verdere Sandt ofte Jaechpadt, met den gevolge vandien, breeder hier boven gementioneert te *sullen doen maecken* tot costen vande gemelte twee Steden;

Het Sandt- ofte Jaechpadt sal een Rhijnlantsche roede breedte sijn, ten ware eenige getimmertens ofte andere considerable ongelegentheden verhinderde dat het selve op voors. breedte niet gevoechelijck voor een

corte lengte condon worden gemaect, alswanneer daerinne goede discretie sal werden gebruyckt;

De bestecken van het padt, slooten, bruggens, heulen en andere nodige wercken sullen met gemeen goetvinden geconcipeert en gearresteert en dienvolgende de wercken ter wedsijts genoeg gemaect ende opgenomen werden;

Volgens welcke bestecken op den naem vanden Heere Dijkgraaf en Hooch Heemraden des Waterschaps ende van Burgemeesteren van Woerden bij een ofte twee personen — uijtte selve te committeren, het voors. werck tusschen Nieuwerbrugge en Swammerdam, soo verre het Waterschap is streckende sal werden bestelt en de opnaeckingen vanden besocht, doch tot costen vande Steden Utrecht en Leijden, en met der selver goetvinden en overstaen, zoo de voors. Steden geraden vinden daer tegenwoordich en over te sijn;

Soo bij aldien door de onwillich ofte wrevelicheijt van eenige geinteresseerde ingelandens ofte andersints dit werck stux gewijse in eenige plaetse niet naer behooren can werden voltrocken;

Sullen de Steden Utrecht en Leijden ofte Woerden ijeder in haer resp. districten gehouden sijn, *t'selve bij alle occasie te voltrecken tot hare resp. particuliere oncosten;*

Het geheele werck soo veel doenlijck voltrocken en opgenomen sijnde, sal t' *onderhoudt, de reparatie ende vernieuwinge vant padt, bruggens, sluijsen, heulen en tgene verders daer aen dependeert,* werden gedaen met gemeen goetvinden van de drie Steden en becosticht bij de Steden Utrecht ende Leijden samen voor drie

vierdeparten, ende bij de Stadt Woerden voor het resterende vierdepartdt, en sullende *voorn. oncosten, alvorens affgetrocken sijnde*, alle *verdere* baten, t' sij van wech, sluijs ofte vrachtgelden en t' gene van de resp. gehoeffslaechdens sal werden bedongen, ter saecke van der schier ontlastinge in het tegenwoordich onderhout van eenige wegen ofte paden, die tot het voors. jaechpadt sullen werden gebruikt, alsmede generaalijk alle verdere opcomsten ende proffijten daer van voortcomende werden verdeelt aende Steden van Utrecht en Leijden voor drie vierdeparten, ende aende Stadt Woerden voor een vierdepartdt;

Ingevalle in tijt ende wijlen tot vercortinge van de wech en om de schuijten spoediger te doen over voeren, met gemeen en eenstemmich goetvinden vande drie Steden geraden gevonden wert de bocht van Alphen ofte de bocht tegens over de Crujpin door te snijden ofte om den voors. dorpe van Alphen, t' sij aen de hoge ofte lage sijde eenige omgravinge te doen, ofte het padt te leggen op d'erven van de huijsen aldaar ofte inde dorpen van Bodegraven tot Nieuwerbrugge ende aende Westsijde vande brugge van Hermelen, sullen de oncosten daartoe nodich gedragen werden bij de Steden Utrecht ende Leijden voor drie vierdeparten, ende bij de Stadt Woerden voor een vierdepartdt;

De bestellingen soo van het Jacht als mercktveer tusschen Utrecht ende Leijden, Leijden en Woerden, ende Utrecht ende Woerden, sal geschieden bij Utrecht ende Leijden ijder voor drie achtste parten ende bijde Stadt Woerden voor twee achtste parten, in sulcken

verstande dat ijeder tot becledinge van zijn aenparidt, sal mogen stellen soo veel Schippers als hij zal geraden vinden soo nochtans dat de gesamentlijke Schippers van ijeder Stadt inde resp. beurten, bevaringe vant veer, en deeling van vrachtlouen sonder onderscheijt, hoe die comen te vallen, sullen hebben soodanige portie als hare Stadt inde bestellinge is competerende;

De jacht ende merckschuijten sullen bij en tot costevande schippers van de drie steden ende op den voetvande voorgaande verdelinge gemaect ende onderhouden werden;

Ten eijnde de schuijten met des te meerder gemakende spoet mogen passeren door de Stadt Woerden, sullen de Heeren Regenten van Woerden ordere stellen, dat alle de schepen binnen de selve Stadt sullen leggen langs deur aen eene sijde tegens de wal;

De veer ofte marcktschuijten van de Steden Utrecht ende Leijden naar het sluijten van de poorten passerende door Woerden, sullen voor het openen van de resp. boomen aen de poortiers niet meerder betalen als eens vier stuijvers, voor de schuijt, schippers en de passagiers te samen, zonder dat onder eenich pretext de selve ijets verders sal mogen werden affgevordert;

Ende sal van d'selve schuijten alsmede vande schuijten van Woerden geen meerder poort ofte boomgelt tot Utrecht ofte Leijden invoegen alsvoren aencomende mogen werden affgeeijst;

Over d'ordre vant bevaren vant voors. veer, vracht-

loonen, wech en de sluijsgelden, met den gevolge vandien, sal, het jaachpadt gemaect sijnde, nader bij de voors. drie Steden werden geconvenieert;

Aldus gedaan, overkomen en de verdragen bij de Gecommitteerdens van de voors. drie Steden op approbatie van der selver resp. principalen binnen de Stadt Woerden, ten dage ende jare voornoemt.

De Vroetschappen der Stadt Woerden (naar voorgaande wettelijke convocatie) gehoord ende gehadt hebbende t'rapport ende circumstantieel bericht van de Burgemeesteren ende hare nevens Gecommitteerde, ter conferentie met de Heeren Gedeputeerde der resp. Steden van Utrecht ende Leijden, concernerende t'leggen van een Treck ofte Jaachpad (breeder bij den vorenstaanden contracte gededuceert; ende bij meergemelte Gecommitteerdens op solemnele approbatien van hare Heeren principalen opgericht) verclaren t' voors. contract te ratificeren ende approberen, gelijk haer Achtbren t' selve (votis concordibus) nae sijn forme ende inhouden ratificeren ende approberen, bij desen, onder die reserve alleen dat in plaatse vande schepen off schuijten binnen Woerden, alle op eene sijde te doen leggen, die ordre sal werden gehouden dat geen twee schepen off groote schuijten, recht tegens malcander over sullen mogen leggen, noch dat oock de schepen ladende off lossende voor de steenbackerijen ende pannebackerijen onder Woerden niet anders sullen werden getracteert, als onder 't quartier van Leijden en de Rhijnlandt, ende hebben in kennisse der waerheijt haar Stads signet hieronder gehangen

ende door haren Secretaris dese gedaan teecken den
vier en twintichsten September XVI^c drie en t' sestig.

Ter Ord^{ie} van d'selve
(was geteekend) M^uLOCK.

1663.

Overgenomen uit het gedrukt rapport, den 25 Aug. 1870 uitge-
bragt door de commissie uit den Utrechtschen gemeenteraad in zake
het Leidsche jaagpad, pag. 43—47.

Bijlage XIII.

9 Junij 1340.

Willem Graue van Heyn van Holl van Zelant en hē van Vrieslant. Ombieden (1) v onsen Heemrale van Scielant, dat ghi onsen goeden luden van onser porten (2) van Rottdāme, doet hebben ene opene vaert en enen wech dair bi streckende van Rottdame tote in die scie welken tiden dat sijs begheren sullen en ghestaet siin op hueren cost (3) en wat ghi vint dat hem luden niet betaelt en is dat ghi hem dat doet hebben op v zegghen en op v goeddinken, tote onser port vorsz. orbair, want wi hem die vaert toegheseid hebbē na pinxter dach. Int jaer ons hēn MCCC en viertich.

Ad. rel. dm̄. Symon De Benthem. S. DE HAEMSTEDE.

Overgenomen uit de Rotterdamsche Historiebladen. Eerste afdeeling, Eerste deel. Bijlagen der kronijk van Rotterdam. Pag. 83.

(1) Gebieden.

(2) Poorterij.

(3) Tentijde dat zij het zullen begeeren en in staat zullen zijn het ten hunnen koste temaken.

31 Augustus 1343.

Wi Jan van Henegouwen heer van Biamond stede-
houdere ons liefs heeren ende neue sgrauen van
Henegouwe ende van Hollandt ombieden v Daniel van
Roederise bailliu van delflant ende van Scyelant, Gerrit
Heijnen sone Rentmeester van Noerthollant ende van
den lande van Woerden ende den ghemeinen heem-
raden van Scyelant dat ghij vaert sonder vertreck
(vertoef) op die vaert die ghaet tusschen Rotterdam
ende seye ende die schiert te maken als ghy waent
dat oirbaer is den ghemeen lants mitter minster scade
ende dat ghij allen den ghenen diemer hair land daertoe
besighen sal of die by dier vaert ghehindert souden
wesen aen hoeren lande hoir lant doet ghelden ende
horen hinder van horen lande versetten als v denet
dat weselicken es. Ende ombieden v Philips van
der Spange, Clais van Ruven, Willem van den Vene
ende anders allen den ghenen diere Ingelant zine dat
ghij die van Rotterdāme die vaert delven laet ende
daeraf ontfanghē alsulck gelt als v die goede ludē
voers. toe zetten sullen. Want ons en onse Raet denet
dat die vaert nuttelick es den ghemeenen lande, des
en laet nyet. Ghegheven in den Haghe des sondaghes
nae sinte Jansdach decollatio Int jaer XLIII (1343).

Overgenomen uit de Rotterdamsche Historiebladen. Eerste Afdee-
ling, Eerste deel. Bijlagen der kronijk van Rotterdam. Pag. 88.

Bijlage XIV.Eigendommen N^o. 4.

EXTRACT uit het Register „Vaart
door Overschie”, fol. 4^v.
(2 Juny 1595).

Wij Jacob Nicolaes Zⁿ. Jongman en de Gijsbert
Adriaens Zⁿ. Tromper Schepenen der stede Rotterdam,
doen te weten, dat op huyden voor ons gecompareert
zijn *de Burgeē: en Regeerders* derzelver stede, in den
name der vs. stede ter eenre ende *Adr. Willems Zⁿ.*
van der Chijs Secretaris der vs. stede in zijn privé naam
ter andere zijde. Ende verklaerden de voormelde com-
paranten dat zij met advijs en de Consent van de
vroedschappen der zelve stad veraccordeert en de over-
komen waeren *als dat denzelven Adriaen Willems Zⁿ.*
de Cade, strekkende van de Schans inclusive aan de
Bilderseheul gelegen langs de West en de West Zuid
Zijde van de Schievaart dezer stede tot de houte brugge
ofte heul teynden deselve Cade aan den Dorpe van Ouder-
schie Incluijs, zulx zal maeken ende ten eeuwigen dage
onderhouden ofte doen maeken en de onderhouden dat
deselve cade en de brugge niet alleen bequamenlijk te
voet 't allen tijden zal mogen werden gegaan, maar
dat ook alle schuyten en de schepen over ofte bezijden

Contract
nopens
de Trekkade
tusschen
de Schans en
de heul
te Overschie.

dezelve cade en de brugge bequamenlijk met een paard zullen mogen werden getrokken, zoo lange als de treckpaarden d'ander wegen tusschen de voor^e. stad Rotterdam ende Bilderseheul ofte schans leggende zullen mogen gebruiken, alwaer d dat op tezelve wegen ordere gesteld werden dat dezelve een geheel jaar mette voorzs. Paerden mogten werden bereeden, alles tot keur en prijs van de Wethouderen der voorsz. stede, ende dat d'zelve Van der Chijs zijne successoren ofte actie van hem verkrijgende gehouden zullen wezen, een yder d'voorz. tijd geduerende d'zelve cade te Peerden te laten gebruyken, mits dat hij daarvoor en ontfangen zal als hierna gezegt zal werden, omme alle 't welke getrouwelick te voldoen en de ten ewigen dage te presteren, heeft de voorz. Van der Chijs daar vooren Wettelick verbonden, gelijk hij verbind bij dezen zijn huijsinge ende Erff staende in den Oppert, streckende voor van de stract tot agter in de stincksloot belend ten zijden Jacob Dirckz. Fiool en ten noorden Jasper van den Ham, ende voorts generalick zijn persoon ende alle zijne goederen waarvoor de voorn. Burge^m: van wegen dezer stede denzelven Van der Chijs, zijne Erven ofte actie van hem verkrijgende gegeven ende getransporteerd hebben, geven en de transporteren bij dezen de voorsz. Cade mette rente van Vijff Gulden tien sts. ende een Erffpagt van dertig sts. daartoe specterende, mitsgaders alle dezer stede Rietvelden, gelegen tusschen den voorz. Bilderseheul ende 't rack genaemd Coelpap, voor zooveel dezelve stad voorseijde zijn toebehorende ende vorder niet,

Zie daarvan
Resol. van de
Weth. van
27 April 1706
reg. n^o. 4.

ende zullen ook de voorz. Burgeen: ende zijne successeurs consenteren ende autoriseren gelijk zij luijden denzelven bij dezen specialijk consenteren ende autoriseren dat zij ten eeuwigen dage telken reyse van ijder schipper ofte schuytvoerder die heur veer ofte vragtschuyten over ofte langs deselve Cade met een Paerd zal wille laten rijden zal mogen eysschen, inne en de ontfangen een blank zonder meer, zoo dezelve Van der Chijs ende zijne successeurs ook gelyke blank zal ontfangen van yder Paerd dat bij ijmande over de voorz. Cade zal werden gebragt, gereden ofte gelegd, maar van yder schipper off schuijtvoerder, die haar maretshuijten off grootschuijten off schepen met paerden langs de voorsz. Cade willen laten trecken, zal van yder Paerd bij de respective schippers ofte schuytvoeders derzelver marktschuyten ofte Grootschuyten off schepen aan den voorsz. van der Chijs zijne successeurs ofte commissie van hem hebbende werden betaald dubbelt geld als twee blanken van yder Paerd zonder meer ende zal hij van der Chijs ofte zijne successeurs mogen uitsluijten, zonder de voorsz. Cade te laeten berijden alle de Paerden van den geenen die de voorsz. penningen niet zullen willen betalen ende zoo ijmande zonder de voorsz. betalinge te doen de voorsz. Cade met hen Paerd ofte Paerden bereeden zullen dezelve telken reijse verbeuren 3 gulden d'een helft ten behoeven van den Officier dezer stede, die de Executie doen zal ende d'ander helft ten profijte van den voorsz. van der Chijs ofte zijne successeurs ende zal d'zelve v. d. Chijs alle andere beesten, die daar over zullen

willen gaan ofte gedreven zoude mogen werden mogen schutten, en de daarnaar 't zelve verbieden met zulken verstand nogtans dat een ijder vrij zal staan, langes dezelve Cade zijn schepen ofte schuijten mettenhals te trecken, zonder daarvan yet te geven, als tot nog toe gebruyekt is voor de verseekering van 't welk consent ende authorisatie mitsgaders de waeringe van de voorsz. Rietvelden d'voorsz. Burgemeesteren in den name ende bij consent als voren wettelick verbonden hebben ende verbinden bij deze alle de voorsz. stede goederen ende incomen, alles zonder fraude ende dezer 't oirconde hebben wij Schepenen voorn. elk onzen zegelen hier onder aangehangen op den 2 Junij anno 1595.

Ter ordonnantie van Mynheeren bij mij

was get.

J. C. de la Rijver.

Bijlage XV.

E X T R A C T *uit het register der Minuut*
Octrooijen van de Staten van Holland
en Westfriesland van den jare 1644.

De Ridderschap etca. doen te weten dat ons verthoont is bij Burgemeesteren ende Raden der stadt Delff, hoe dat sy vertoonders dagelicx hadden bevonden ende onderrecht waeren, dat d'selve stadt ende inwoonderen van dien, grootelicx werden geïntresseert ende vereort, overmits dat men des winters ende andere tijden, door de grootere ongelegenheit van de diepe wegen, het hoochmalen van de watermolens, van de menichfuldige heulen ofte bruggens, ende andere inconvenienten, die tusschen d'voorsz. stadt ende Maessluys gelegen sijn, met de schuyt van Delff op Maessluys niet bequamelick en konde varen, dan met groote moeijten ende arbeit, in vougen dat men op verscheijden tijden meer als vier uijren in regen en wint daer in moet sitten, streckende tot groote schade van de voorsz. stadt, ende alle passerende ende repasserende luiden, ende insonderheijt de visscherije op Maessluys, die met haer vis op den behoorlycken affslach tot Delff, in den Hage, ende elders, daerdoor niet en conde comen, ende gemerckt de verthoonders onderrecht waeren ende oock bevonden hadden, dat men een andere bequaeme vaert

soude kunnen varen, te weeten, door den dorpe van Schipluijde, de Vlaerdingse vaert op, ende soo voorts, door de Noortvliet tot op Maessluijs toe, ende dat men langs een santpath, met een paert van Delf tot 't eijnde de Vlaerdingse vaert wesende tegen over de voorsz. vliet, dat daer alreede leijt, ende voorts bij de Vliet heenen tot op Maessluijs, andere bequame caden ende wegen soude kunnen gebruijcken, omme met een paert daerover te rijden, ende alsoo des winters ende andere tijden, met overgedeelte schuijten ende rijpaert tot op Maessluijs voorsz., te connen komen, in ontrent anderhalff ofte ten meeste twee nijren tijts, sonder eenige merckelicke verhinderinge, dat mede de respective molemeesteren, ambachtsbewaerders, kroosheemraden, ende andere particuliere persoonen, die d' selve caden ende wegen soude mogen aengaen, alreede waeren aengesproocken, ende t' meerendeel van dien, tot het gebruijk van de selve, daertoe consent hadden gegeven, dat voorts tusschen Delff ende Maessluijs waeren gelegen twee stucken vlietlands, daervan de verthoonders, een weijnich van nooden soude hebben, tot verwijdinge van de vaert, ende een bouckgen van seecker erff, omme mettet paert daer over te rijden, synde van cleijne importantie, daertoe dat men mogelick met gemoede niet wel en souden connen geraecken, off dat hen in desen ijemant soude mogen opposeeren gelijk vertrouwd worde neen, soo keerden de verthoonders haer tot ons, versouckende dat het ons gelijefde haer te consentieren, ende te octroijeren, omme het voorsz. treckpath ende

vaert aldaer, behoorlick te mogen maecken, ende alsoo d' voorsz. stadt in sulcken gevalle, van wegen het maecken van verscheijde bruggens, heulen, ende het verswaren van verscheijden plaetsen ende caden, beplatingen, sanden ende penijnen, metten aencleven van dien, merkelicke lasten ende oncosten soude comen te dragen, soo versochten sij verthoonders mede, dat het ons gelijefde, 't collegie van de heeren hooge heemraden van Delfflant 't autoriseeren, de oppositien de plano aff te doen, oock omme des noot synde, de vlietlanden, erven, caden ofte wegen te taxeeren ende aff te schatten, ende alle geïntresseerde persoonen behoorlick contentement te doen, ende op 't veer te mogen setten, tot redemptie ende vergoedinge van de costen, alsoodanigen thol ofte recognitie, 'tsij op persoonen ofte schuijten, als iegens den penninck twintich de oncosten soude mogen comen te bedragen, ofte als in redelickheijt en billicheijt bevonden soude werden te behooren, soo is 't dat wij de saecke ende versoeck voorsz. overgemerkt ende van den dijkgraef ende hooge heemraeden van Delflandt bericht synde dat de gemoveerde difficulteijten ende obstaculen van wegens de vooghden van den onmondigen heere van Kenenburgh, beneffens die van den gerechte van Maeslandt ende Maessluijs door haerluijden, waeren uijt den wege geleijt ende geaccommodeert, mitsdien genegen wesende ten versoecke van de verthoonders uijt onse rechte wetenschap souveraine macht ende autoriteijt geconsenteert, geaccordeert ende geoc-troijeert hebben, consenteren, accorderen ende octroi-

jeren deselve mits desen dat syluyden den voorsz.
 vaert, streckende door den dorpe van Schipluijde, de
 Vlaerdingse vaert op, ende soo voorts door den noort-
 vliet tot op Maesluijs, behoorlijk met eenen bequae-
 men treckpadt daer neffens sullen mogen doen maec-
 ken, authoriserende den dijkgraeve ende hooge heem-
 raden van Delflandt, voorsz omme de oppositiën
 daertegens vallende de plano af te doen ende te deci-
 deren, ende des nood synde de vlietlanden, erven,
 caeden ofte wegen tot het behoorlyck maecken van
 de voorsz. vaerdt ende treckpadt te taxeren ende af
 te schatten, ende alle geïnteresseerde redelyck con-
 tentement te doen, mitsgaders tot redemptie ende ver-
 goedinge van de kosten over den voorsz. vaert ende
 treckpadt te doen op het veer te mogen stellen soo-
 daenigen thol ofte recognitie, 'tsij op de personen ofte
 schuijttē, als tegens de penningh twintigh de voorsz.
 onkosten sullen komen te bedraegen ofte als in rede-
 lyckheyt ende billickheijt sal bevonden werden te be-
 hooren; ende ten eijnde de verthoonders dese onse
 gunste accorde ende octroije mogen genijeten als naer
 behooren, lasten wij alle ende enen ijegelijcken desen
 aengaende dat se de verthoonders den inhoude van
 desen doen laten ende gedoogen rustelyck, vredelyck
 ende volcommentlyck genijeten ende gebruijcken ees-
 serende alle hinder belet ende wederseggen ter con-
 trarie. Gegeven in den Hage onder onsen grooten
 segele, hier aen gehangen opten XI^{en} february in't
 jaer ons Heeren eenigen Heijlants ende salichmakers
 duysent zes hondert vierenveertich.

Bijlage XVI.

In manieren ende op conditien hier na volgende zyn de Heeren Burgemeesteren en Regeerders der Stad Delft, ter eenre, ende Burgemeesteren der Stede Vlaardingen, ter andere zyde, in 't minnelyk met elkanderen verdragen ende overgekomen, dat Burgemeesteren van Vlaardingen voornoemt zullen maken een bequaam trekpad, om met schuyt en paard te gebruyken van de Stede Vlaardingen af tot aan het Schouw toe, om vervolgens van daar vry te mogen gebruyken het trekpad naar en tot de Stad van Delft met eene schuyt daags, en des donderdaags met twee schuyten boven de afgehuyrde, in voegen als de marcchtschuyt van Vlaardingen op dese Stad driemaal ter weecke het voorschreve trekpad is gebruykende; Tot subsidie van 't welke de Heeren Burgemeesteren der Stad Delft belooft hebben, ende beloven by deze, aan die van Vlaardingen een somme van drie hondert guldens eens, met tien schepen puyn alle jaars, tharen kosten uyt de Stad Delft ter bequamer tyd te halen, met kennisse van den Havenmeester in der tyd wesende, waar mede Burgemeesteren der Stede Vlaardingen haar vergenoegt gehouden hebben, ende aangenomen het voorschreve te maken trekpad in 't toecomende ten eeuwigen dage te onder-

houden, sonder de Stad Delft tot eenig verder subsidie of onderhoud tot het voorschreve trekpad te versoecken, onder verbant der respective Steden goederen en incomen. Des te oirconden by derzelver Secretarissen onderteyckent den 26 December *Anno* MDCLIV.

En was geteeckent

H. FOCKESTAERT. A. PASPOORT.

Overgenomen uit de Handvesten, Octroyen, Privilegien en Regten der stede Vlaardingen, pag. 203.

Bijlage XVII.

O C T R O Y *aan de Steden Amsterdam en Gouda, verleend tot het maaken van een vaart en trekpad, doch onder reserve van het belang der Stad Haerlem daarentrent, in dato den 6 April 1656.*

De Staten van *Holland* ende *West-Vriesland* doen te weten. Alzoo ons vertoont is by burgemeesteren ende regeerders der stad Amstelredamme ende burgemeesteren ende regeerders der stad *Goude*, dat sy requiranten metten anderen overeengekomen waren, tot gerief van den reysenden man, te graven ende op te maken een vaart ende trekpat, tusschen de respective Steden; ende alzoo, om de selfde te voltrecken, sy requiranten noodigh soudén hebben te steken een brughghetje in den laghen *Rhyndyck* recht over de Goutse sluys, van negen voeten en ses duym wytte, ende de mueren opgemetselt van steen ter hoogte gelyck het *Aerbruggetje*, beneden den dorpe van *Alphen*, in den voorschreven lagen *Rhyn-dyck* jegenwoordigh leggende is; dat sy requiranten vorder noodigh soudén hebben te vergraven eenige landen van particulieren ingesetenén van onse provintie, dewelcke sy requi-

ranten by contract van koop ofte by taxatie soude moeten aan haar hebben; oock te maken een nieuwe schouw, om daer mede de treckpaerden over den *Rhyn* te schepen; ende dat zy requiranten insgelyx benooydigt waeren, omme de materie en de spyse, tot den voorschreve treckwegh met den aencleeve van dien, te mogen halen ter naester lage ende minder schade, mits doende den eygenaers ende gheinteresseerden behoorlyck contentement, tot estimatie van onpartydige, te assumeeren by de ghecommitteerdens der voornoemde steden, die ten opsichte van de voorschreve vaart ende treckwegh met den aenkleven van dien respectivelyck soude wesen gestelt; ende dat, so tot de betaalinghe van de voorschreve landen, het graven, opmaken ende onderhouden van de voorschreve vaert ende treckpad met 't gene daer aen dependeert, groot verschot van penningen soude moeten werden ghedaen, so ver-sochten sy requiranten, dat het ons geliefde, in consideratie van dien ende tot voortsettinge van so nut en dienstig werk, niet alleenlyck voor de ingheseten tenen van de voorschreve steden, maer voor alle ryzende luyden, die de passagie tusschen deselve steeden soude komen te ghebruycken, haer requiranten te auctoriseeren, omme alle soodanige landen, gronden, ghetimmerten ende plantagien aen haer te moghen neemen, als tot gerief, bequaemheyte ende voltrecken vant voorschreve werck eenichsiints noodigh ende dienstigh wesen soudent; ende dat door bemiddelingh ende taxatie van den heere dyckgraeff ende hooghheemraden van *Rhynland*, met auctorisatie van alle ghein-

teresseerden te hooren, derselver pretentien taccommodeeren, ofte absolutelyk te decideeren, ende dat zonder eenige provocatie; ende wyders haer requiranten te auctoriseeren ende octroyeren, om van de schepen, schuyten, paerden en passanten, die de voorschreve vaert ofte treckpat souden komen te gebruycken, te mogen heffen een redelycke gabelle, uyt het revenu van dewelcke sy requiranten soude mogen ghenieten een moderate intresse van de penningen, tot het graven, opmaken ende onderhouden van de voorschreve vaert ende treckpat, met tgene daer aen dependeert, by haer requiranten aen te wenden; ende dat het ons beliefde haer requiranten tot alle het voorseyde te favoriseeren ende voorsien met behoorlyck octroy; Soo ist, dat wy, de sake ende het versoeck voorschreve overgemerekt hebbende, ende de vertoonders willende gelieven, uyt onse rechte wetenschap, souveraine macht en de autoriteyt, deselve vertoonders geconsenteert, geaccordeert ende geoctroyeert hebben, consenteeren, accordeeren ende octroyeeren mits desen, dat syluyden alle soodanige landen, gronden en plantagien aen haer sullen moghen nemen, als tot gerieff, bequacmheyt ende voltrecken van 't werck eenighsints noodigh en dienstigh wesen sal; ende dat alles door bemiddelingh ende ter tauxatie van den dyckgraef ende hooghheemraden van *Rhynlant*, denwelcken wy auctoriseeren, omme alle geinteresseerden te hooren, derselver pretentien te accommodeeren, ofte absolutelyk te decideeren, ende dat sonder eenige provocatie. Octroyeeren ende auctori-

seeren deselve vertoonders wyders, omme van de scheepen, schuyten, paerden ende passanten, die de voorschreve vaert ofte treckpat sullen komen te gebruycken, te mogen heffen een redelyke gabelle; ende, uit het revenu van dien, ghenieten een moderate intresse van de penningen tot het graven, opmaken ende onderhouden van de voorschreve vaert ende treckpat, met hetghene daer aen dependeert, by de vertoonders aen te wenden. Alles in dien verstande nochtans, dat, achtervolgende den voorslaghe ofte uytspake van de heeren onse commissarissen over de differenten tusschen de heeren van *Haerlem* ter eenre, ende die van *Amstelredam* ende *Goude* ter andere syde, de brugge voren geroert, te leggen in den lagen *Rhyndyck*, hetzy van steen ofte van hout, met ysere staven bekleet, sal wesen ter wyte van acht voeten ende tien duym *Rhyndlandse* mate; ende dat by den dyckgraef ende hoogeheemraden van *Rhyndlant* voorschreve sal werden geoordeelt, in crachte van voorgeroerde auctorisatie, hoe diep ende loe hoogh geleyt sal behoren te werden den drempel in de gront van deselve brugge, omme te kunnen dienen tot commoditeit voor de snepende treck-schuyten van de voorschreve vaert, soo ten aensien het somer- als winterwater; dat mede de openinghe, die uyt de *Drecht* by *Nieuveen* sal gemaect ende geleyt worden, sal moeten wesen van gelycke enckte ende diepte, als de voorschreve brugghen in den *Rhyndyck* wesen sal; ende dat de voorschreve snepende treckschuyten zullen dienen, om te voeren de passanten, haerluyder bagagie, ende soodanigen anderen

goet, gelyck tot noch toe by de veerschuyten is gheschiede; sonder dat deselve snep- ende treckschuyten, ofte oock andere by beurte of by afhueringe met waren van coopmanschap, door de voorschreve te maeken vaert, sullen mogen varen; des zullen de burghermeesteren ende regeerders van de voorschreven steeden Haerlem, Amsterdam ende Goude over 't geene aengaende de poincten in de voorschreve voorslag begrepen tusschen deselve soude mogen wesen differentiael te samen spreken ende convenieren; ende dat, by ontstentnisse van dien, het tegenwoordigh ons octroy sal wesen nul ende van onwaerde; ende dat, in dien ghevalle, de voorseyde steden respectivelyck sullen syn ende blyven in soodanigen staet, als ofte het selve octroy by ons niet en ware ghegheven. Ende ten eynde de verstoorders desen onsen consente, accorde ende octroye moghen ghenieten, als naer behooren, lasten wy alle en eenen yegelycken desen aengaende, dat ze den verstoorders d'inhouden van desen doen, laten ende gedogen rustelyck, vredelyck ende volcomentlyck genieten ende gebruycken, cesserende alle belet, hinder ende wedersegghen ter contrarie. Ghegeven in *den Haghe*, onder onsen grooten zegele hier aen doen hangen, op den VI^{en} April, in jaer onzes Heeren duysent seshondert, ses en vyftig.

(Was geparapheerd) J. CATS (vidit).

Op de ploye stondt:

Ter ordonnantie van de Staaten

(Was geteekend)

Overgenomen uit de Handvesten van Haarlem.

Bijlage XVIII.

KOPIJ.
 5 April 1823.
 N^o. 77.

WIJ WILLEM III, *bij de gratie Gods,*
Koning der Nederlanden, Prins van
Oranje-Nassau, Groot-Hertog van
Luxemburg, enz., enz., enz.

Herzien de rapporten van Onzen Minister van Binnenlandsche Zaken en Waterstaat, van den 16 April en 31 Julij 1821, N^o. 1^w en R. N^o. 2^w, zoo mede van den 20 Maart 1822, R. 66 N^o. 11^w, alle ten opzichte van het door de Heeren J. DE JONG en W. Y. VAN HAMELSVELD voorgedragen ontwerp tot bevaarbaar-making van den *Amstel, de Aar en de Drecht*, voor grootere schepen en vaartuigen.

Gelet op dat gedeelte van het nader rapport van onzen voorn. Minister van den 31 Maart ll., R. 66 N^o. 10^w, hetwelk tot gedacht ontwerp betrekking heeft;

Hebben besloten en besluiten:

Art. 1.

Het voorsz. ontwerp ter verbetering van de vaart op den *Amstel, de Aar en de Drecht* met de daartoe behoorende en hieronder breeder omschrevene werken, wordt goedgekeurd, zooals geschiedt bij deze.

Art. 2.

Dientengevolge zullen worden ter uitvoer gebragt:

- a. De voldoende verbreeding en verdieping van *de Drecht en de Aar, van de Vrouwen Akker en*

Binnenlandsche Zaken en
Waterstaat.

Nieuwe Veensche vaart en voorts van het Goudsche tolhuis tot den Rijn.

- b. De verwijding der valbrug te *Ouderkerk* aan den *Amstel* en van die aan den *Uithoorn*.
- c. Het maken van eene nieuwe brug aan den *Vrouwenakker* in plaats van de aldaar bestaande pont, alsmede van eene nieuwe brug, in plaats van de zoogenaamde *Kattenbrug*.
- d. het verwijden van de *Aardammerbrug*, der *Galgmolenbrug*, der *Jaagbrug* en der *Rhynbrug*, alle met dubbele vallen; en
- e. Het leggen van eene nieuwe schutsluis, tusschen *Amstelland* en *Rijnland*, bij het *Goudsche tolhuis*, ter keering van het *Amstel* en *Rijnwater*;

zijnde alle deze werken berekend op eene somme van twee maal honderd twee en zestig duizend gulden (f 262,000).

Art. 3.

De uitvoering van meergemeld ontwerp en van hetgeen verder daartoe behoort, wordt opgedragen aan het kollegie van Dijkgraaf en Heemraden van *Nieuwer-Amstel*; hetzelfde zal te dien einde worden vermeerderd met een lid, en wordt als zoodanig bij deze benoemd en aangesteld de Heer J. DE JONG, te *Amsterdam*; dat kollegie zal voortaan de benaming voeren van Heemraadschap van den *Amstel* en *Nieuwer-Amstel*.

Art. 4.

Het evengenoemde Heemraadschap zal, door tussekomst van den Gouverneur der provincie *Holland*, Noord:

gedeelte, voordragen de ter bekostiging van de te deze benoodigde werken te doene geldleening, mitsgaders alle de overeenkomsten welke zullen moeten worden aangegaan met de Eigenaren der thans bestaande en door gezegd Heemraadschap over te nemen Tollen en Gabellen, en eindelijk de tarieven van de indertijd nader te vestigen tollen en passagie-regten, ter vervanging van die, welke thans op de onderwerpelijke vaart wordt geheven.

Art. 5.

De ontwerpen van de eerst daar te stellen werken zullen aan de goedkeuring van het Departement van Binnenlandsche Zaken en Waterstaat moeten worden onderworpen.

Onze Minister van Binnenlandsche Zaken en Waterstaat is belast met de uitvoering dezes.

Gegeven te Brussel den 5 April des jaars 1823, het tiende Onze regering.

(get.) WILLEM.

Van wege den Koning,

(get.) J. G. DE MEIJ VAN STREEFKERK.

Accordeert met deszelfs origineel,

De Griffier ter Staats-Secretarie,

(get.) D. HAMECOURT, L.-G.

Voor eensluidend afschrift,

*De Secretaris-Generaal bij het Ministerie van
Binnenlandsche Zaken en Waterstaat,*

WENCKEBACH.

Ag. n°. 45.

Bijlage C¹.

B. N°. 1487 (1ste Afd.).

G. S. N°. 27.

ONDERWERP:

Reglement voor het waterschap
„De Noordsluis”.

BIJLAGEN:

1.

's-Gravenhage, den 15den Juni 1886.

Wij hebben de eer hiernevens aan Uw oordeel te onderwerpen een Ontwerp-Reglement voor het waterschap „De Noordsluis”, dat ingevolge art. 25 onzer instructie gedurende een maand ter visie heeft gelegen.

Het ontwerp beoogt een bestuur in het leven te roepen, belast met de zorg voor de waterloozing der landen, gelegen in het westelijk gedeelte van Voorne, in de gemeenten Oostvoorne en Rockanje. Het overtollige water dezer landstreek wordt in de Maas gebracht: 1°. door de Lange Vest, een der vestinggrachten van Brielle, en voorts door de Noordsluis in de haven van Brielle; 2°. door den polder Klein Oosterland, waar een windmolen het water op een boezem brengt die door de Molensluis met de Oude haven van Brielle in verbinding staat. Het eerste

*Aan de Staten der Provincie
Zuid-Holland.*

loozingsmiddel is van aloude dagteekening, het tweede dateert van 1761.

De landen die deze uitloozing hebben, vormen vijf administratieve polders. Bovendien behooren hiertoe de duinen voor zoo ver deze niet hun water onmiddelijk op zee brengen, en een vrij aanzienlijke strook gronds, belendende die duinen, genaamd de Geest, de Hevelingen en het Windgat.

De vijf administratieve polders zijn:

Klein Oosterland, met eene oppervlakte van 159 Hectaren. (Bijz. Regl. Buiteng. Prov. Bl. n^{os}. 476 en 730.)

Oostvoorne, groot 1228 Hectaren. (Bijz. Regl. Buiteng. Prov. Bl. n^{os}. 474 en 728.)

Rugge, groot 241 Hectaren. (Bijz. Regl. Buiteng. Prov. Bl. n^{os}. 475 en 729.)

Oud en Nieuw Rockanje, Strijpe, Lodderland en Stuifakker, groot 1214 Hectaren. (Bijz. Regl. Buiteng. Prov. Bl. n^{os}. 481 en 724.)

Naters en Pancras gors, groot 340 Hectaren. (Bijz. Regl. Buiteng. Prov. Bl. n^o. 482.)

Van het meerendeel dezer polders is het tijdstip van indijking onbekend. De eerste indijking is waarschijnlijk die van het westelijk gedeelte van Oostvoorne, waar de zeer aanzienlijke Heeren van Voorne, tevens Burggraven van Zeeland, hun Burg en Hof hadden. Eene zeer oude indijking is ook die van Oud Rockanje, oorspronkelijk een eiland. Tot in de 15de eeuw was nl. Brielle niet alleen van de Maaszijde, maar ook van de Zuidzijde door het breede water

„de Goote” door schepen benaderbaar. Blijkens een onderzoek in 1527 vanwege het Hof van Holland gehouden, kwamen de schepen oudtijds in de Goote door de Striep en door de Kwak. Is met „de Striep” een water bedoeld ten westen van het toenmalige eiland Rockanje, dan is dit echter door de indijking van den Strijpe polder veel vroeger gesloten dan de oostelijke toegang tot de Goote, de Kwak. Eerst krachtens octrooi van 19 Juli 1473 volgde de indijking van De Goote, terwijl tengevolge van een verkoop van gorzen in 1475 een buitendijk gelegd werd van de Struyten (ten Oosten van Hellevoetsluis) tot dicht bij Rockanje. Naters, vroeger een deel van het water De Goote, was reeds ingedijkt in 1412, terwijl de bedijking van Pancras gors, in 1479, de reeks van indijkingen sloot.

Van de polders die door de Noordsluis uitwateren zijn dus alleen van Naters en Pancrasgors de data der indijkingen bekend. De overige polders, met uitzondering van Stuifakker, welks indijking van jongere dagteekening moet zijn, zijn hoogst waarschijnlijk allen ingedijkt terwijl de Heeren van Voorne, die in 1372 uitstierven, nog in het Hof van Voorne resideerden. Dit schijnt afgeleid te mogen worden uit het feit dat behalve Stuifakker, de landen dezer polders verplicht zijn tot den onderhoud van de vaart die toegang gaf tot het Hof van Oostvoorne, zonder dat zij bij die vaart eenig onderling belang hebben. Dit onderhoud draagt nog tot heden den naam van „de Zweep”. „Dienst mitter zweep” nu heette volgens

de Informatie van 1514 de heerendienst die *Heemstede* en 's *Gravenhage* aan den Graaf hadden te bewijzen, nl. het presteeren van wagentienst. Niet onwaarschijnlijk is het dat zij die in Voorne den Heer van Voorne met de zweep hadden te dienen, zich althans ten deele van dien dienst ontsloegen door het aanleggen en onderhouden dezer vaart. Uit dat onderhoud schijnt dus de oudheid dier indijkingen te moeten volgen.

De polders loosden van de oudste tijden af over elkander door de Noordsluis op de Maas. Onder welke bepalingen, onder welke regelen blijkt uit geen enkel octrooi of contract. De oudheid der indijkingen en meer nog de omstandigheid dat al die indijkingen van de Heeren van Voorne uitgingen, die als Heeren van het geheele gebied eigenmachtig de loozing konden regelen, schijnt die leemte voldoende te verklaren.

Hoe het oudtijds toeging blijkt echter uit eene rekening dd 27 Febr. 1567 van het vernieuwen der Noordsluis, waarmede wij bekend zijn geworden, dank de ijverige nasporingen van den secretaris van het Hoogheemraadschap van Voorne Mr. P. VAN ANDEL.

Die rekening van 1567 wordt gedaan door KAREL GANS „als geordonneert ontvanger tot het vernieuwen van de Noortsche sluys in 't Lant van Voorne.” Hij is als penningmeester gecommiteerd bij den Baljuw en Dijkgraaf van den Lande van Voorne, mitsgaders de geërfden van den zelfde lande, op den Dagvaart gehouden op het stadhuis van *den Briel* op 27 Nov.

1565. De kosten worden per gemet omgeslagen over de landen in Oostvoorne, Rugge, Oud- en Nieuw Rockanje, Strijpe en Lodderland, Stuifakker, Naters, Pancrasgors en Klein Oosterland, even als dat tot heden geschiedt.

KAREL GANS ontving dus zijn opdracht van de Dagvaart van Voorne, die het *geheele* land van Voorne, waaronder zelfs een deel van het tegenwoordige Flakkee, vertegenwoordigde, een lichaam dat in Voorne was wat de Staten oudtijds in Holland waren. Het beheer, althans de Noordsluis, geschiedde dus in een lichaam waarin de door de Noordsluis loozende polders alle vertegenwoordigd waren.

In lateren tijd hebben dergelijke vernieuwingen der Noordsluis plaats *buiten* de Dagvaart van Voorne. Zij geschieden door alle belanghebbenden gemeenschappelijk. Waaraan deze omkeer te wijten is, kunnen wij niet nagaan, zelfs niet gissen. Uit het Notulenboek, door den secretaris van Oostvoorne gehouden, waarop de Heer VAN ANDEL ons opmerkzaam maakte, blijkt evenwel dat er in de 17de eeuw een gemeenschappelijk beheer van alle belanghebbenden plaats had onder het voorzitterschap van Oostvoorne. Zoo geschiedde in 1679 de inspectie der sluis, het op het drooge leggen der sluisdeuren om de defecten te zien, het aanbesteden der vernieuwing, het keuren van het opgeleverde, het vaststellen van den omslag per gemet, enz. in verscheidene vergaderingen van de schouten en schepenen en gecommiteerde ingelanden der verschillende polders. Hetzelfde had o. a. in 1689, 1695, 1697, 1723, 1740 en 1771 plaats.

Waar het onderhoud der sluis geringe beteekenis heeft, schijnt Oostvoorne, waarschijnlijk met machtiging der andere polders, zelf beslist te hebben. Althans in eene resolutie van 26 Juni 1717 vragen Schout en Schepenen van Oostvoorne eene begrooting eener noodig geachte reparatie, „omme alsdan te resol-
 „veeren, indien het selve werk van geen groote im-
 „portantie was, hetselve te laten maken, of te ander-
 „sints de gerechten van de andere agterpolders die daar
 „mede aan moeten contribueeren daarover te spreken,
 „omme alsdan conjunctem daarover te resolveeren,
 „zulks men alsdan zou kunnen goedvinden.”

In 1761 werd met behoud der loozing door de Noordsluis, de watermolen in Klein Oosterland gesticht, die het water op een kleinen boezem opbrengt waardoor het door de molensluis in de oude haven van den *Briel* loopt. Het geschiedde in gemeenschap-
 pelijke vergaderingen van representanten van de verschillende polders. Bij die stichting werd bepaald *dat het onderhoud van dien molen met de gevolgen van dien, zal worden gebracht in de rekening van de Noordsluis en de kosten verdeeld zullen worden zoodanig als ten opzichte van de Noordsluis wordt gedaan, terwijl de directie van het onderhoud dier molen en de te maken werken aan die van Oostvoorne zal zijn, gelijk dat ten opzichte van de Noordsluis geschiedt.*

Het uitvoeren dezer werken werd opgedragen aan twee bestuursleden van elk der door de Noordsluis uitwaterende polders met den secretaris van Oostvoorne.

Aan Oostvoorne zal alleen zijn de *directie van den*

onderhoud, gelijk dat ten opzichte van de Noordsluis geschiedt. Het is opmerkelijk dat toen spoedig daarna het bestuur van Oostvoorne doet als of hem ware opgedragen de onderhoud en de directie, en op dien grond ook het malen van den molen wil regelen, de overige polders terstond daartegen opkomen.

Viel het later de achterliggende polders te lastig de vergaderingen omtrent de Noordsluis en de molen te komen bijwonen, achtten zij het beheer bij Oostvoorne in goede handen, hoe het zij, het gezamenlijk beheeren verviel geheel en al. De polder Oostvoorne beslist thans geheel zelfstandig, en stelt de begroo-
ting en rekening en den omslag vast.

Wij zagen dus:

1°. dat oudtijds de gemeenschappelijke belangen op de Dagvaart werden behartigd, waar alle belanghebbenden vertegenwoordigd waren;

2°. dat men in de 17de en 18de eeuw een gemeenschappelijk beheer had, dat zich over de Noordsluis en later de molen c. a. uitstreckte;

3°. dat in deze eeuw, alleen door sleur, het vroegere gemeenschappelijk beheer plaats maakte voor een beheer uitsluitend door den polder Oostvoorne.

Het is nu duidelijk dat deze tegenwoordige inrichting van het beheer in strijd is met de algemeene beginselen door U gehuldigd in de vastgestelde waterschapsreglementen. In plaats dat de ingelanden van alle vijf polders, die bij deze werken belang hebben en daaraan omslagplichtig zijn, invloed heb-

ben op de zamenstelling van het bestuur, den gang van het beheer, de vaststelling van den omslag, hangt alles af van het bestuur en de ingelanden van een dier polders. En vermits de vroegere publiekrechtelijke band tusschen de vijf belanghebbende polders bij het tot stand komen van hunne bijzondere reglementen verloren is gegaan, is elke verbetering haast onmogelijk.

De inrichting heeft dan ook tot klachten aanleiding gegeven. De tegenwoordige uitloozing laat te wenschen over, zoodat er sedert 1874 plannen tot verbetering aanhangig zijn. Door verschillende deskundigen werd de stichting van een stoomgemaal en de verbetering der aanvoerkanalen aanbevolen. Het is echter niet te verwonderen dat het gemis aan eenigen band tusschen de verschillende belanghebbenden elke verbetering tegenhield. In dezen stand der zaak werd reeds in 1882 door verschillende ingelanden in de polders Rockanje en Oostvoorne onze tusschenkomst ingeroepen opdat de polders weldra van een stoomgemaal zouden worden voorzien, terwijl wij in een adres dd. 18 December 1884 verzocht werden aan Uwe Vergadering eene behoorlijke regeling der bemaling te onderwerpen.

Aan dit verlangen der adressanten meenden wij niet te kunnen voldoen. In ons waterstaatsrecht is het regel dat de keuze der middelen van waterloozing wordt overgelaten aan de waterschappen met de zorg voor de waterloozing belast. Daarentegen achten wij het plichtmatig U voor te stellen zoodanig waterschap in het leven te roepen, een waterschap belast met

de zorg voor de uitloozing, overeenkomstig de algemeen gehuldigde beginselen ingericht, zoodat de belanghebbenden op dezelfde wijze als elders inderdaad zullen kunnen beslissen of en welke verbeteringen in de uitloozing wenschelijk zijn. Zodoende wordt ook vrij wel tot een beheer terug gekomen zooals reeds oudtijds bestond.

Vandaar onze voordracht.

Eene bijzondere toelichting schijnt slechts op enkele punten noodig; immers de beginselen dier voordracht zijn dezelfde die door U in vastgestelde reglementen gehuldigd werd.

I. Aan het nieuwe waterschap wordt opgedragen de verzorging der waterontlasting en waterverversching van de in art. 1 genoemde landen. De verzorging der waterontlasting omvat in zich niet alleen de zorg voor de loozing, maar ook die voor den toevoer van het water naar de loozingsmiddelen. Eene goede regeling eischt dat deze zorg niet tussehen verschillende besturen worde verdeeld. Uwe vergadering huldigde dit stelsel ook in het Reglement op het *Waterschap der gemeenschappelijke uitwatering met stoombemaling van en door den Heerenpolder*, vastgesteld in Uwe zomervergadering van 1884. Het heeft bij ons een punt van overleg uitgemaakt of het niet mogelijk ware eene scheiding te maken tussehen de wateren die op deze gronden onder het beheer van het nieuwe waterschap moeten staan, en die welke onder het beheer der polderbesturen zouden kunnen blijven. Wij hebben ten slotte gemeend *alle* bij het nieuwe waterschap te

moeten brengen, omdat, afgescheiden nog van de moeilijkheden eener splitsing, het brengen van de zorg over watergangen, watering en slooten in één hand, een goedkoop beheer met zich mede moet brengen. Art. 2 brengt dientengevolge de watergangen, watering en slooten uitdrukkelijk onder het beheer van het waterschap, terwijl bovendien in art. 20 de polderbesturen uitdrukkelijk van dit beheer worden ontslagen. Op de verdeeling van het onderhoud wordt echter geen inbreuk gemaakt. Vandaar de vaste omslag die art. 13a vaststelt.

II. De gronden gelegen westwaarts van de vijf bestaande polders zullen van elke verbetering der uitloozing mede partij trekken. Dientengevolge zijn zij in art. 13b omslagplichtig gemaakt, doch alleen voor zooverre de opbrengst van den vasten omslag niet voldoende is tot dekking der uitgaven; — omslagplichtig dus alleen in de meerdere kosten die verbetering medebrengt.

III. Volgens de adviezen van deskundigen, indertijd door belanghebbenden ingewonnen, zal in den toevoer van het water uit enkele deelen van het waterschap naar de Noordsluis beduidende verbetering moeten worden gebracht. Hoewel bij een goede regeling van den toevoer het geheele waterschap belang heeft, is de behoefte van dat bijzondere deel welks afvoer verbeterd wordt het grootst. Het schijnt dus billijk en ook ter bevordering van het tot stand komen van die verbetering gewenscht, indien die stichtingskosten op andere wijze dan door een voor

alle landen gelijken omslag worden gedragen. Art. 14 opent hiertoe den weg.

Een ontwerp met deze strekking werd reeds in October 1885 voor de belanghebbenden ter visie gelegd. De bezwaren daartegen ingebracht leidden tot de tegenwoordige voordracht, die o. i. tegemoet komt aan de bezwaren, welke niet tegen de strekking van het zelve zijn gericht. Ook dit ontwerp heeft één maand ter visie gelegen. Bezwaarschriften zijn ingediend door ingelanden in de polders Oud en Nieuw-Rockanje c. a. en Naters en Pancrasgors, die door de besturen dier polders worden ondersteund. Deze ingelanden wenschen dat van het beheer en gezag van het nieuwe waterschap worden uitgezonderd de watergangen, watering en slooten, gelegen binnen het territoir van hunnen polder. Inwilliging van dezen wensch is onmogelijk omdat het juist de bedoeling is de waterloozing en de waterafvloeiing in één en dezelfde hand te brengen, als een onmisbaar vereischte voor eene goede waterontlasting. Het zou ook hoogst onbillijk zijn in het belang der achterliggende polders het zelfstandig beheer der voorliggende te beperken, zonder in het belang der voorliggenden gelijke beperking van de achterliggenden te vragen.

De besturen dezer beide polders verzoeken nog twee andere wijzigingen :

1^o. dat van de bestuursleden een grondbezit worde vereischt van 5 hectaren in stede van 2;

29. dat de bezoldigingen en presentiegelden aanzienlijk worden verminderd.

Beide wijzigingen komen ons niet wenschelijk voor.

Verhooging van het vereischte grondbezit, gevorderd om tot bestuurslid benoemd te worden, zou leiden tot eene ongewenschte beperking van het kiesrecht der ingelanden, daar de persoonlijke geschiktheid voor het uitoefenen van het gezag niet afhankelijk kan zijn van den omvang van iemands grondbezit en het bezit van twee ten volle omslagplichtige hectaren voldoende waarborg van belang schijnt bij hen die door hunne mede-ingelanden voor het gezag geschikt worden geacht.

De voorgestelde bezoldigingen en schadeloosstellingen zijn zeker niet te hoog gesteld voor een waterschap van zoo gewichtige roeping als in art. 2 van het ontwerp is omschreven. Wil men de ingelanden van bestuurskosten ontheffen, zoo zou dit eerder gevonden moeten worden door inkrimping van de bezoldigingen der in wezen blijvende polderbesturen, wier werkkring verminderen zal, dan van die van dit waterschap. Het zal een punt van overweging bij ons uitmaken of, na aanneming van het ontwerp, niet hierin moet worden voorzien.

In de overige polders, Oostvoorne, Ragge en Klein Oosterland hebben de ingelanden geene bezwaren ingediend. De besturen zagen echter gaarne twee wijzigingen in het ontwerp gebracht. Zij wenschen vooreerst de bepaling opgenomen te zien dat bij het maken van kunstwerken, f 25000 te boven gaande, het water-

schap verplicht zal zijn stemgerechtigde ingelanden op te roepen. Behalve de vergadering van gecommiteerde ingelanden wordt hier dus voor enkele gevallen nog eene vergadering van stemgerechtigde ingelanden gewenscht. Deze vergadering van gecommiteerde ingelanden is echter in dit, even als in andere groote waterschappen, in het leven geroepen omdat in eene vergadering van 21 personen de belangen van zoodanig waterschap beter behartigd kunnen worden dan in eene vergadering van stemgerechtigde ingelanden van een waterschap van zoodanige uitgestrektheid, en het heeft daarom geen reden juist de gewichtigste zaken aan die vergadering te ontnemen. Trouwens zelfs in elk der 5 polders, waar tegen de behandeling in eene vergadering van stemgerechtigde ingelanden minder bezwaren zouden bestaan, zijn de rechten en verplichtingen van stemgerechtigde ingelanden aan gecommiteerden opgedragen.

De tweede wijziging die aangegeven wordt geldt de overgangsbepaling van art. 17, luidende dat de Voorzitter voor de eerste 4 jaren door Gedeputeerde Staten wordt benoemd, waarvoor men eene benoeming door stemgerechtigde ingelanden in de plaats gesteld wilde zien. Reden wordt daarvoor niet opgegeven. Daarentegen schijnt de benoeming van den eersten voorzitter door Gedeputeerde Staten, zooals wij die voorstellen, meer waarborg te geven voor de in den aanvang zoo gewichtige leiding van eene geheel nieuwe waterschapsinrichting in den geest, waarin die wordt vastgesteld, dan eene verkiezing door stemgerechtigde ingelanden.

Wij vinden dus in de opmerkingen, tijdens en na de ter visielegging gemaakt, geen aanleiding U voor te stellen in onze voordracht wijziging te brengen.

*De Gedeputeerde Staten der Provincie
Zuid-Holland,*

F O C K, Voorzitter.

F. TAVENRAAT, Griffier.

