

HET ONTSTAAN EN DE ONTWIKKELING VAN DE GOOISE VAART EN DE HAVEN VAN HILVERSUM 1634-1800

door H.J.Th. van der Voort

HET ONTSTAAN EN DE ONTWIKKELING VAN DE GOOISE VAART EN DE HAVEN VAN HILVERSUM 1634-1800

door H.J.Th. van der Voort

Ik vertel wel eens aan mensen uit Rotterdam en Amsterdam dat Hilversum een haven heeft. Een dorp midden op de heide, midden tussen de heuvels, dat een haven heeft? Zij denken dan dat ik een grapje maak, maar toch kreeg Hilversum 350 jaar geleden een haven. Een bescheiden haven op bijna 1 km van het dorp maar toch ... een haven. Nu is het niet mogelijk om op deze plaats de hele geschiedenis van de Oude Haven en de Nieuwe Haven uit de doeken te doen. Ik wil me in dit artikel dan ook beperken tot de beginperiode 1634-1800. In Eigen Perk is al eerder aandacht geschonken aan dit gebied.¹ Deze keer staan de graafactiviteiten en de veerdiensten centraal.

Het voorspel

Het graven van een vaart en de aanleg van een haven waren lang gekoesterde wensen van Hilversum. Dit om de grondstoffen voor en de pro-

ducten van haar textielnijverheid beter en sneller te kunnen vervoeren, in plaats van aangewezen te zijn op vervoer over de rulle zandwegen.

Al aan het einde van de middeleeuwen was het graafschap Holland één van de meest verstedelijkte gebieden in de Nederlanden. Rond 1600 woonde bijna de helft van de Hollandse bevolking in steden. Holland was door zijn scheepvaart en handel en de daarmee samenhangende nijverheid een aantrekkelijk gebied voor vestiging geworden. De meeste van deze stedelingen waren ambachtslieden, zeevarenden of kooplieden en bezaten doorgaans geen land dat ze zelf bewerkten. Zij waren voor hun voedsel afhankelijk geworden van wat zij konden kopen. En hier begon in Holland de schoen steeds meer te wringen. De landbouwgronden rond de steden waren veengebieden. Door turfwinning en inklinking van de grond werd het, ondanks de vernuftige afwate-



1. De Vaart in 1750 en in 1843. De zanderijsloten aan de zuidkant van de Vaart zijn goed te zien en op de onderste kaart ook de afbuiging naar het Loosdrechtse Hoogt. Op de bovenste kaart staan zelfs heel klein de bomen afgebeeld.

Namen van de Vaart, de weg en de loswallen.

Door 's-Graveland loopt van noord naar zuid de 's-Gravelandse Vaart. Aan de zuidkant daarvan takt de Gooise Vaart richting Hilversum af. De Vaart werd vrijwel vanaf het begin in 1634 Hilversumse Vaart genoemd. Tegen het einde van de 18e eeuw kwam de naam Gooise Vaart langzamerhand in gebruik, en heeft in de loop van de 19e eeuw de oude naam Hilversumse Vaart geheel verdrongen. De weg langs de Vaart heeft langer op z'n naam moeten wachten. Aanvankelijk werd deze gewoon aangeduid met Weg langs de (Hilversumse) Vaart. Pas in 1901 werd de naam Beresteinseweg vastgesteld. De naam herinnert aan de nu verdwenen 's-Gravelandse buitenplaats Beresteijn. Ontleende in het begin de weg zijn naam aan de Vaart, nu is in het dagelijks spraakgebruik het omgekeerde het geval. Hoewel de naam Gooise Vaart de officiële naam is, spreekt men vaak van Beresteinse Vaart.

Aan het einde van de Vaart werd rond 1710 een nieuwe haven aangelegd, die bestond uit twee loswallen en twee dwarsvaarten. De noordelijke loswal bestaat nog als Oude Loswal. Aan het begin van de Oude Loswal waren twee dwarsvaarten gegraven om de schepen te kunnen keren. De noordelijke dwarsvaart, waarin de botenloods van de veerschuiten gebouwd werd, was maar kort. Deze werd het meest bekend onder de naam Gat van Taling. In 1937 werd het 'Gat' gedempt voor de verlenging van de Gijsbrecht van Amstelstraat, die ter plaatse de Vaart kruist over de Nieuwe Brug. De zuidelijke dwarsvaart is in de loop van de 18e eeuw flink verlengd en kreeg de naam Turfvaart. Deze is ook rond 1937 gedempt voor de aanleg van de Hazenstraat.

De zuidelijke loswal heeft geen naam gehad. De weg, die er later langs is gelegd, werd Turfstraat genoemd en de loswal werd voor het gemak met dezelfde naam aangeduid. In 1883 is dit ook officieel zo vastgesteld. Het lage gedeelte van de Turfstraat is thans bebouwd met een aantal kleine flatgebouwen. Het graafwerk aan de Gooise Vaart was in het midden van de 18e eeuw gestrand in de voet van het Loosdrechtse Hoogt. Dit gat in deze berg werd Gooise Gat genoemd. Aan de zuidzijde van de Gooise Vaart hebben nog een aantal dwarsloten gelegen, zogenaamde zandsloten, waarvan er tenminste één bevaarbaar was, namelijk die langs de oude Israëlitische Begraafplaats.

ringsstelsels, steeds moeilijker deze voldoende droog te houden om broodgranen te verbouwen. Uiteindelijk waren de meeste landbouwgronden alleen nog geschikt voor tuinbouw en teelt van nijverheidsgewassen (bijvoorbeeld hennep en vlas) of als weiland. De Hollanders verdienden door verkoop van zuivelproducten, bier, gekaakte haring en zout het geld om in de landen langs de Oostzee broodgranen, hout en ijzer kopen.

De rijkgeworden kooplieden zochten naar mogelijkheden om hun geld te beleggen. Een zeer populaire belegging werd het ontginnen van de verlaten, deels uitgedolven veengronden om deze geschikt te maken als landbouwgrond. Aan het begin van de zeventiende eeuw had een aantal Amsterdamse kooplieden hun oog laten vallen op de Horstermeer, de Naardermeer en opgrond aan de westzijde van het Gooi.

De aanleg van de Vaart

In 1625 ontving een groep Amsterdammers van de Staten van Holland een ontginningsconcessie voor een strook grond, grotendeels gelegen op de Gooise zandgrond en voor een klein deel in Kortenhoef. De Staten waren bij het verlenen van deze concessie geheel aan de rechten van de Erfgooiers voorbij gegaan. De heide, die binnen de concessie viel, diende de Naarders maar vooral de Hilversummers als gebied voor begrazing door

schapen, plaggensteken, turfsteken en andere activiteiten. Toen de protesten van de Erfgooiers in Den Haag tegen deze gang van zaken geen gehoor vonden, grepen de Hilversummers naar een ander middel. Met veel geweld verdreven ze de ontginners, verwoestten hun werk en namen het land weer in bezit.²

Na jaren van onderhandelen kwam het in 1634 tot een verdrag tussen de Erfgooiers en de ontginners van wat toen al 's-Graveland heette. In het bijzonder voor de Hilversummers viel dit verdrag gunstig uit. De belangrijkste bepalingen waren dat de ontginning beperkt zou blijven tot een min of meer rechthoekige strook grond, waarop later de buitenplaatsen zouden ontstaan. Dit gebied zou van oost naar west doorsneden worden door drie wegen, die Hilversum zouden verbinden met de weidegebieden in Ankeveen en Kortenhoef. Dit waren in het noorden het Ankeveense pad, in het midden de Kortenhoefse weg (nu 's-Gravelandse weg / Leeuwenlaan) en in het zuiden de nog aan te leggen Beresteinseweg. Ook mochten de Hilversummers langs die zuidelijke weg een vaart graven.³

In de overeenkomst van 18 maart 1634 staat te lezen dat *die van Goylant doen maecken een vaart ende wegh van ofte uyt de alreets gegravene varte opwaerts strekkend tot aen het eynde van 's-Gravelant*. Meertens gaat er in zijn boek vanuit dat



2. Schetsje door Jan Perk (I) uit 1723 van de veerschuit op de Gooise Vaart (coll. SAGV).

de ontginningswerken van 's-Graveland uitgevoerd zijn door Heijndrick Pietersen. Waarschijnlijk zal het dorpsbestuur van Hilversum ook aan deze aannemer opdracht hebben gegeven tot de aanleg van de vaart richting Hilversum.

Bij de verdeling van de gronden in de 's-Gravelandse polder was bepaald, dat tussen kavel 26 en 27 een strook grond van zes roeden (ca. 22 meter) breed vrij moest blijven. Over deze strook grond konden de Hilversummers hun weg en vaart aanleggen. Een bestaande afwateringssloot aan de zuidzijde van 's-Graveland werd om te beginnen uitgediept en verbreed tot een bevaarbare vaart.⁴ De Hilversummers lieten er geen gras over groeien en wachtten niet af tot de ontginners in 's-Graveland zover waren met hun graafwerkzaamheden. Kort na het gereed komen van de 's-Gravelandse Vaart rond 1638, was ook de Hilversumse Vaart met de weg ernaast al klaar.⁵ Deze liep toen van de 's-Gravelandse Vaart tot aan de Scheidwal achter 's-Graveland. De Scheidwal is een smalle strook grond aan de oostzijde van 's-Graveland die met bomen beplant werd om te voorkomen dat wilde beesten en afgedwaalde koeien en schapen van de heide op de weiden konden komen. De grond werd afgezand en ingericht als landbouwgrond. Hierdoor kwam de polder lager te liggen dan de aangrenzende heide, wat het effect van de Scheidwal nog eens ver-

sterkte. Wie vanaf de Corverslaan achter de begraafplaats van 's-Graveland om naar de achterzijde van het huis *In de Lonsvaerder* loopt, kan dit nog allemaal zien.

De eerste verlengingen van de Hilversumse Vaart

De weg langs de Vaart werd regelmatig geblokkeerd door partijen goederen doordat er geen laad- en loskaden waren en de weg als kade gebruikt werd. Dezelfde weg was ook de toegangsweg voor de landerijen van Reynier Pauw, die op kavel 26 zijn buitenhuis Beeresteijn had laten bouwen. In 1650 diende deze Pauw samen met het dorpsbestuur van Hilversum bij de Rekenkamer van Domeinen een verzoek in om de Hilversumse Vaart te mogen verlengen. Op 20 oktober 1650 willigden de heren van de Rekenkamer het verzoek in en gaven vergunning tot het verlengen van de Vaart richting het dorp en het maken van een ligplaats voor de veerschuiten en een ruim opslagterrein op de heide.⁶ Deze werkzaamheden waren in 1656 voltooid, want op 22 februari van dat jaar verkreeg Hilversum wederom toestemming om de vaart verder te verlengen richting het dorp. Men was op dat moment met het graven gevorderd tot zo'n 250 meter vanaf de Scheidwal, ongeveer tot waar nu de Corverslaan uitkomt op de Beresteinseweg. Men kreeg toestemming om door te graven tot op 875 meter van het dorp: tot waar in 1842 de Hondenbrug gebouwd zou worden.

Tegelijkertijd diende het eerste probleem zich aan. Ten oosten van 's-Graveland liep een oude weg die Naarden met Utrecht verbond. Door het verlengen van de Hilversumse Vaart in 1650 en 1656 werd deze weg doorsneden. Een van de ontginners van 's-Graveland was een Utrechtse notabele. Hij zag zich nu geplaagd voor een flinke omweg. Natuurlijk beviel hem dat niet en hij tekende protest aan op grond van het feit dat men niet zonder meer oude wegen kon doorsnijden. Op 27 augustus 1665 kwam het dorpsbestuur van Hilversum met de Hoofdingelanden van 's-Graveland overeen, dat Hilversum een brug over de Vaart zou maken en dat de hoofdingelanden f 300 in de bouwkosten zouden bijdragen. Het onderhoud was verder voor rekening van Hilversum. In 1699 werd deze brug vervangen door de huidige Stenen Brug. Hoewel tegen het einde van de



3. Gezicht op de Hondenbrug rond 1902 met daarachter de Oude Loswal. Goed te zien is dat er door de uitgraving van het Loosdrechtse Hoogt veel ruimte onder de brug is. (coll. auteur).

18e eeuw de stenen boog werd vervangen door een houten brugdek bleef de oude naam gehandhaafd.

De Hilversummers hadden nu zo de smaak van het graven te pakken dat ze in 1671 tot de orde geroepen moesten worden. De hoofdingelanden van 's-Graveland deden hun beklag over de Hilversummers, die niet alleen een vaart groeven, maar ook een brede strook land daarlangs afzandden. De 's-Gravelanders vonden dat dit ten koste ging van hun eigen afzandingen. Op 9 december 1671 gelastten de Staten van Holland de Hilversummers hun vaart niet anders dan rechthoekig te graven (en geen zandsloten dwars daarop).⁷ Dit namen de Hilversummers letterlijk. Er bestond geen plan van aanleg zodat deze opdracht van overheidswege het enige houvast was. Er werd in een rechte lijn richting de Boomberg gegraven. In het rampjaar 1672 kwam het graafwerk tijdelijk stil te liggen vanwege de inval van de Fransen in 's-Graveland. De Vaart was toen gereed tot halverwege 's-Graveland en de latere Oude Loswal.

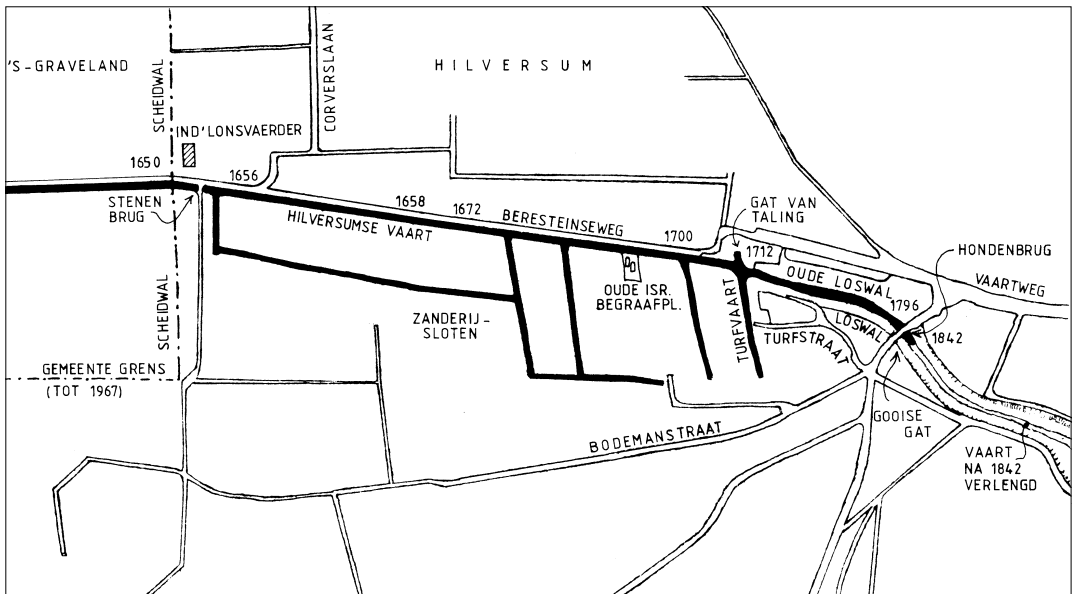
Problemen met graven

Het graafwerk aan de Hilversumse Vaart werd na 1674 in een langzamer tempo voortgezet en rond 1700 werd de plaats bereikt waar nu de Oude Loswal ligt. In 1712 ergerden de heren van de Reken-

kamer zich zozeer aan de trage voortgang dat het dorpsbestuur gelast werd om zonder verder openthoud door te graven naar het dorp en aan het einde fatsoenlijke laad- en losplaatsen en toegangswegen aan te leggen.

Op 11 februari 1724 werd door de Staten van Holland het *Plakaat op het verbod van afzanding in het Gooi* uitgevaardigd met als doel de afzandingen rondom Naarden te bevorderen door de zanderijen elders in het Gooi te verbieden. Hoewel weleens anders beweerd wordt vielen de graafwerkzaamheden aan de Hilversumse Vaart niet onder dit verbod.⁸ Het plakaat van 1724 was slechts een vernieuwing van het Plakaat van 1705, waarbij het reeds verboden werd om elders dan rondom Naarden zand te halen. In 1712 had de Rekenkamer zelf immers uitdrukkelijk het verder graven aan de vaart gelast.⁹

In 1727 vinden er allerlei veranderingen plaats in het beheer van de domeinen. De rentmeester-generaal van Kennemerland, onder wiens toezicht het Gooi ressorteerde, maakte als vervolg op deze veranderingen een inspectiereis door het Gooi. Daarbij bezocht hij Hilversum om onder andere de werkzaamheden aan de vaart te zien. Hij vroeg de buurmeesters waarom er niet verder aan de vaart gewerkt werd. De buurmeesters moesten hem het antwoord schuldig blijven. Zij zouden naar de re-



4. Schetskaart van de Vaart en omgeving. In zwart is de lengte van de Vaart rond 1800 aangegeven. Langs de Vaart staat verder door jaartallen aangegeven hoever de Vaart in dat jaar gereed was (tekening door auteur).

den bij hun voorgangers informeren.¹⁰ In een verdrag dat de Grafelijkheid van Holland en de Gooiers op 11 juli 1731 sloten werd nog eens uitdrukkelijk vermeld, dat de graafwerkzaamheden aan de vaart niet vielen onder het verbod van het afzanden en dat de Hilversummers het recht hadden ongehinderd door te graven.

Waarom is het doorgraven dan in zo'n langzaam tempo verlopen? Wie weleens de Vaartweg op en neer heeft gefietst, heeft gemerkt dat de Boomberg toch wel een flinke heuvel is. De Vaart loopt recht op de Boomberg aan. Er doorheen graven zou een zeer kostbare aangelegenheid zijn geworden. Naar het noorden afbuigen zou niet hebben geholpen omdat daar de nog hogere Trompenberg ligt. Daarom werd in zuidelijke richting afgebogen, naar het lagere Loosdrechtse Hoogt.

Toch strandde het graafwerk daar ter hoogte van de huidige Hondenbrug omdat het te duur was geworden om verder te graven. Het zand, afkomstig van de graafwerkzaamheden aan de vaart en de afzandingen erlangs, werd verkocht aan de stad Amsterdam. Uit de opbrengsten werd natuurlijk weer een deel van het graafwerk gefinancierd. De inkomsten daalden echter toen de verkoop aan Amsterdam verminderde, omdat

daar de stadsuitbreidingen van de tweede helft van de 17e eeuw en het eerste kwart van de 18e eeuw hun voltooiing naderden. Pas in de jaren dertig van de 19e eeuw was de vraag naar zand door de aanleg van wegen en spoorwegen zo toegenomen dat het rendabel werd om weer verder te graven.

De eerste beurtschippers tot 1700

De Vaart trok uiteraard bedrijvigheid aan en nadat in 1650 toestemming voor het leggen van een haven was verkregen meldde zich de eerste ondernemer. Cornelis Gerbertsz Perk, ook wel Cornelis Gerberden Cruiff genaamd, diende een verzoek in bij het dorpsbestuur van Hilversum om een regelde vrachtdienst met schepen op Amsterdam te mogen beginnen. Op 4 januari 1651 verleende het dorpsbestuur hem het alleenrecht van vrachtovervoer van en naar Amsterdam.¹²

In de loop van de jaren werd het gehoor van Cornelis Gerbertsz Perk steeds slechter tot hij in 1662 zo doof was dat hij niet meer als beurtschipper kon varen. Daarom dienden zijn zoon Jan Cornelisz en zijn dochter Lijsbeth, die gehuwd was met Lambert Haan, het verzoek in om het beurtveer over te mogen nemen. De gevraagde toestemming werd op 18 januari 1664 verleend.¹³ Zij

gingen tweemaal per week varen. Daarnaast wisten zij de veerdienst nog op andere wijze uit te breiden door van de Hoofdingelanden van 's-Graveland toestemming te verkrijgen om ook de vracht van 's-Graveland te mogen vervoeren.¹⁴ In 1700 trad met Jan Jansz Perk (de eerste van een reeks Perken met die naam, de opeenvolgende generaties worden hier met Romeinse cijfers aangeduid) en Jan Lambertsz Haan de volgende generatie aan. Zij zouden de naamgevers van het beurtveer worden. Vanaf 1707 zou het veer het Perk-Haanse Veer gaan heten. De vaarten op Amsterdam werden uitgebreid tot driemaal per week en op 22 juli 1706 verkregen Jan Perk (I) en Jan Haan zowel het alleenrecht om eenmaal per week met een nachtschuit op Amsterdam te varen als het alleenrecht om eenmaal per week met een marktschuit op Utrecht te varen.¹⁵

Bescherming van het monopolie

Het monopolie op het vervoer van vracht werd regelmatig geschonden. Bij de overdracht van het veer aan zijn zoon en dochter meldde Cornelis Perk dat velen in Hilversum liever zelf hun vracht lopend naar Amsterdam brachten en dat hij veel hinder ondervond van de schippers uit Loosdrecht en 's-Graveland.¹⁶ In 1675 waren de schendingen van het vervoersmonopolie zo ernstig dat het dorpsbestuur besloot in te grijpen. Op 2 december 1675 werd bepaald dat niemand in Hilversum goederen, geld, brieven, pakketten of andere vracht van en naar Amsterdam mocht laten vervoeren dan alleen met de veerschuiten van Jan en Lijsbeth Perk. Wie toch zijn vracht van Amsterdam naar Hilversum door anderen liet vervoeren moest hen alsnog de transportkosten betalen als of zij het vervoerd hadden.¹⁷

Dit hielp allemaal niet veel. In de jaren daarna kwamen toch telkens lieden naar Hilversum, die aanboden om vracht, zoals laken en lege vaten, naar Amsterdam te vervoeren en andere vracht, zoals wol en volle vaten, mee terug te nemen. In Amsterdam waren er vrachtvervoerders, die het nog bonter maakten. Zij boden Amsterdamse kooplieden aan om voor hen vracht, zoals geld en wol, naar Hilversum te vervoeren en deden zich hierbij voor als vrachtrijders van het Perk-Haanse Veer.

Als verbetering van de dienstverlening lieten de schippers Perk en Haan al zo vaak als nodig wa-

gens rijden tussen Hilversum en de haven om de vracht te vervoeren en hadden ze een nieuwe koets besteld. Ook boden zij de kooplieden een vergoeding wanneer vracht tijdens het transport verloren ging. Om de beurtveren te kunnen blijven volhouden vroegen de schippers Perk en Haan aan het dorpsbestuur om hun monopolie aan te scherpen. Op 5 oktober 1706 maakte het dorpsbestuur bekend dat alle vracht van en naar Amsterdam in de schepen van Perk en Haan vervoerd moest worden op straffe van verbeurd verklaren van de vracht en een boete van f 6. Uitzonderd van deze verplichting werd het vervoer van boekweit, rogge en stro.¹⁸

Voorboden van veranderingen 1720-1742

In september 1738 overleed Jan Lambertsz Haan. Hij was al geruime tijd niet meer in staat zelf te varen. Mogelijk was dat de reden dat Jan Jansz Perk (II) al in 1720 veerschipper werd naast zijn vader Jan Perk (I) en Jan Haan. Kort na de dood van Jan Haan brak er een onrustige periode aan. Het dorpsbestuur van Hilversum probeerde van de Rekenkamer het recht te verwerven om de veerschippers aan te mogen stellen met ingang van 1742, wanneer de lopende pacht af zou lopen. Tevens verzocht het dorpsbestuur om in plaats van Jan Haan een nieuwe veerschipper aan te mogen stellen.

Vader en zoon Perk protesteerden hier heftig tegen. Zij stelden dat de veren op Amsterdam en Utrecht sedert 1662 maar door twee schippers werden onderhouden en dat deze daaruit nauwelijks voldoende inkomsten hadden. Het veer op Utrecht bestond in die jaren eigenlijk alleen nog maar in naam. Was er altijd al weinig vracht voor Utrecht, dit was nog minder geworden door de aanstelling door het dorpsbestuur van Hilversum van een vaste vrachtrijder, een zogenaamd wagenveer, op Utrecht. De benoeming van Jan Perk (II) in 1720 moest niet gezien worden als uitbreiding, maar als noodsprong. Jan Perk (II) was bereid geweest om voor schippersknechtloon te werken, zodat Jan Haan, die niet meer kon varen, toch nog een inkomen had uit het veer. Jan Perk (I) drong erop aan om geen derde veerschipper te benoemen. De standpunten lagen zover uiteen dat als oplossing tijdelijk een derde veerschipper, Amsom Portengen, aangesteld werd totdat het pachtcontract in 1742 zou aflopen.¹⁹

De dienstregeling

Vanaf het begin in 1651 was er sprake van een vaste dienstregeling. Er werd één keer per week naar Amsterdam gevaren en de dag erop terug naar Hilversum. In 1662 werd de dienstregeling uitgebreid tot tweemaal per week en tevens werd met deze vaarten de vracht voor 's-Graveland meegenomen. Vanaf 1700 werd er driemaal gevaren op Amsterdam. In 1706 werd het veer verder uitgebreid met het nachtveer op Amsterdam en het marktveer op Utrecht. Hieronder de dienstregeling uit 1738.²⁷

In de zomer:

Zondagochtend van Hilversum naar Amsterdam om 11.30 uur.

De retourvaart was maandagmiddag om 14.00 uur van buiten de stadspoort.

Zondagavond met de nachtschuit van Hilversum naar Amsterdam om 21.00 uur.

De retourvaart was dinsdagmiddag om 14.00 uur van buiten de stadspoort.

Dinsdagochtend van Hilversum naar Amsterdam om 11.30 uur.

De retourvaart was woensdagmiddag om 14.00 uur van buiten de stadspoort.

Donderdagochtend van Hilversum naar Amsterdam om 11.30 uur.

De retourvaart was vrijdagmiddag om 14.00 uur van buiten de stadspoort.

Op de marktdag werd er 's morgens van Hilversum naar Utrecht gevaren.

De retourvaart was aan het einde van dezelfde dag.

In de winter:

Er werd er op dezelfde dagen gevaren maar de vertrektijden vanuit Hilversum waren vervroegd van 11.30 uur tot 10.00 uur.

De beurtschippers 1742-1803

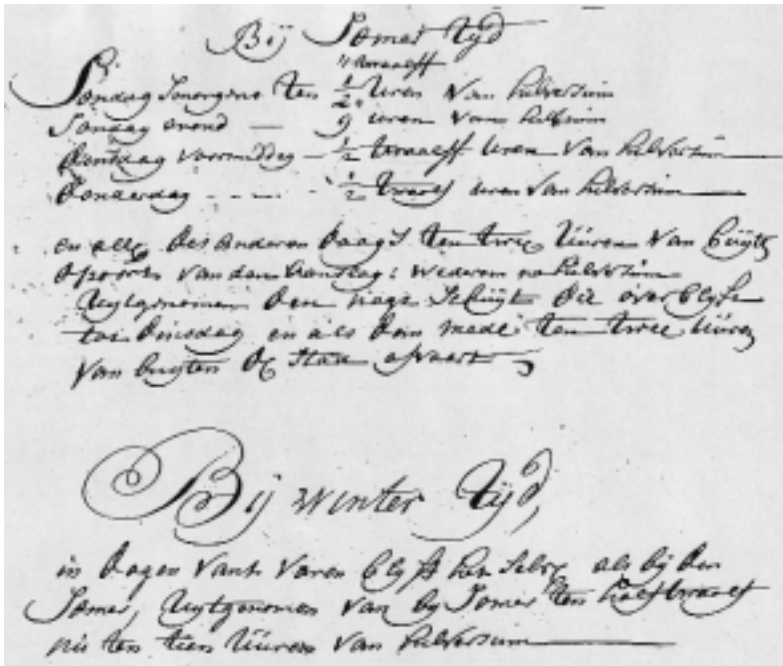
Om tot een oplossing te komen deed Jan Jansz Perk (I) de Oude in 1742 afstand van zijn rechten op de beurtveren ten gunste van zijn zoon Jan Jansz Perk (II) de Jonge. In 1743 kwamen Jan Perk (II) en het dorpsbestuur van Hilversum overeen dat het dorpsbestuur in het vervolg voor de beurtveren op Amsterdam en Utrecht twee veerschippers zou aanstellen, die bij de Rekenkamer de beurtveren in pacht konden nemen. Het dorpsbestuur beloofde verder dat een van de twee veerschippers altijd Jan Jansz Perk (II) of een van zijn erfgenamen zou zijn. De eerste twee veerschippers in de nieuwe regeling werden Jan Perk (II) en Jacob Kruijff.

Een jaar later waren er al problemen met Jacob Kruijff. Op 11 oktober 1744 verbrak hij plotseling de samenwerking met Jan Perk (II). Pas in 1748 werd Jacob Kruijff de Jonge als tweede veerschipper aangesteld. Tevens werd de regeling van 1742 aangevuld met de bepaling dat de keuze van het dorpsbestuur van de tweede veerschipper de instemming moest hebben van Jan Perk (II). Het schippersduo Jan Jansz Perk (II) en Jacob Kruijff de Jonge bleef varen tot 1763.²⁰ In dat jaar werd Pieter Bosdam benoemd in de plaats van

Jacob Kruijff de Jonge. Naast Jan Perk (II) werd tegelijkertijd zoon Jan (III) als assistent aangesteld. In januari 1768 droeg Perk (II) al zijn bezittingen en belangen in de beurtveren over aan zijn zoon en aan zijn schoonzoon Pieter Bosdam.

Op deze bezittingen en belangen rustte een loodzware financiële last.²¹ Dit was een erfenis van Jan Jansz Perk (I). Deze had zwaar geïnvesteerd in de zanderijen langs de Vaart en op het Trompen- en Naarderveld. Ook had hij voor veel geld het recht verworven om een beurtveerdienst te mogen onderhouden tussen Laren en Amsterdam. Maar het graven van de benodigde vaart naar Laren was door het verbod op de afzandingen in 1724 stilgelegd. De investeringen konden niet terugverdiend worden en er bestonden ook geen schadevergoedingsregelingen. Pas Jan Jansz Perk (IV) kon de schuld wegwerken en een nieuw fortuin opbouwen toen hij in het laatste decennium van de 18e eeuw de afzandingen langs de Vaart hervatte. Jan Perk (II) overleed in 1772 en een paar jaar later in 1779 overleed plotseling ook zijn zoon en opvolger Jan Perk (III).

Als jongeling van 21 werd Jan Jansz Perk (IV) in 1779 veerschipper. Hij zou tot 1803 actief bij het veer betrokken zijn. Kort na 1790 kreeg hij toe-



stemming om langs de vaart de zanderijen weer te openen. In 1796 werd ook weer gedacht aan het doorgraven van de vaart naar het dorp. Een deel van de Hilversumse bevolking was echter fel gekant tegen de nieuwe plannen voor de verlenging van de vaart en de bouw van een nieuwe haven, zodat de plannen op de lange baan terecht kwamen.²²

Langzamerhand verlegde Jan Perk (IV) zijn activiteiten van de beurtvaart naar het dorpsbestuur en notariaat. Rond 1792 woonde hij nog in het Perk-Haanse Veerhuis, maar ten tijde van de geboorte van zijn zoon, Albertus, woonde hij in het dorp. Zijn oom Pieter Bosdam bleef wel actief betrokken bij de beurtveren. Op 27 maart 1813 verkocht Jan Perk (IV) aan Gijsbert Pos, schipper te Hilversum, het huis, schuur, stalling, schuithuis, twee loods en ca. 1400 are grond alsmede een veerschuit met bijbehorende gereedschappen en twee wagens, drie paarden met tuigen en stalgereedschappen.

Voorzieningen voor klant en vracht

Het Dorpsveerhuis was het eerste gebouw aan de Vaart. In deze loods konden passagiers schuilen bij slecht weer. De goederen, die per schip wer-

den af- en aangevoerd werden, stonden op de loswal in weer en wind waardoor nogal eens beschadigingen optraden. Ook bleek dat er regelmatig goederen ontvreemd werden. De loods moest ook een oplossing voor die problemen bieden. De toestemming voor de bouw werd op 6 juli 1658 gegeven.²³ De loods werd nabij het toenmalige eindpunt van de vaart gebouwd. Dit zal ongeveer halverwege de Scheidwal en de Oude Loswal zijn geweest. Het Dorpsveerhuis diende tevens als woonhuis van Cornelis Gerberdsz Perk. Doordat de Vaart in de loop van de jaren verlengd werd, kwam de losplaats steeds verder van het huis af te liggen. Op zeker moment is het veerhuis op rollen verplaatst naar de oostzijde van de dwarsvaart.²⁴ Het werd tot 1707, het jaar waarin het Perk-Haanse Veerhuis gebouwd werd, verhuurd aan de veerschippersfamilies Perk en Haan. Nadien werd het huis door het dorpsbestuur nog steeds verhuurd, maar niet meer aan de veerschippers.

Veerhuis “Het Perk-Haanse Veer”

Op 17 januari 1707 namen Jan Perk en Jan Haan een stuk land van 104 roeden (1270 m²) in erfpacht van de Staten van Holland en bouwden hierop een nieuw veerhuis ten gerieve van hun

passagiers. Dit huis werd "Het Perk-Haanse Veer" gedoopt. Naast het veerhuis bleek in 1731 een wagenschuur, twee schuren, een washuisje en in het water van de dwarsvaart naast de steiger een schuitenhok of botenloods gebouwd te zijn.

Om voor nog een ander ongemak van hun klanten een oplossing te bieden namen Jan Perk en Jan Haan een ongebruikelijke beslissing. Rond Hilversum stond maar een enkele boom. Wie in die jaren vanuit het dorp naar de haven ging en voorbij de molen aan de Vaartweg was gekomen, had nauwelijks meer herkenningstekens op de heide. Om te voorkomen dat de passagiers, vooral die van de nachtschuit op Amsterdam, zouden gaan rondwalen, boden de veerschippers aan om één of twee rijen bomen langs de weg tussen de molen en de haven aan te planten. Op 11 november 1707 werd hiervoor door de rentmeester van Domeinen toestemming verleend.²⁵

De veerschippers gingen verder met hun uitbreidingen. Begin 1708 werd nóg een stuk land in erfpacht genomen. Dit perceel lag aan de andere kant van de Beresteinseweg en bleek aan het begin van de 19e eeuw in gebruik te zijn als weiland. Dit maakt het waarschijnlijk dat dit stuk grond als wei voor de paarden van de trekschuiten, koetsen en wagens gebruikt werd. Hoewel Jan Perk (I) met het idee speelde om langs de hele noordzijde van Hilversumse Vaart de grond af te zanden en geschikt te maken voor landbouw, is dat er nooit van gekomen. Jan Perk en Jan Haan verkregen op 1 juni 1722 wel de beoogde strook land van de Staten van Holland in erfpacht. Vervolgens is de gehele strook afgezand en in gebruik genomen als weiland, maar de boerderijen kwamen er niet.

Om de aanvoer van goederen in de haven in goede banen te leiden wordt in 1709 een regeling getroffen. Bepaald wordt dat alleen de Perk-Haanse veerschuiten gebruik kunnen maken van de steigers aan de noordzijde van de Vaart.²⁶ Daar zouden dan ook alle huizen en andere gebouwen ten behoeve van het Veer gebouwd worden. De andere schippers werden verplicht de steiger aan de zuidzijde te gebruiken. Ook daar ontstond in de loop der tijd ook een grote verscheidenheid aan activiteiten en daarbij horende bebouwing. Maar dan begeven we ons al snel in de negentiende eeuw en dat valt buiten het bestek van dit artikel.

1. P.W. de Lange, 'Cornelis Gerberden Perk alias Cruijf. De wegbereider voor Hilversumse industrie', in: *Eigen Perk* 1987, p. 21-23; Cor de Bakker, 'De Hilversumse Groenteveiling is voorbij', in: *Eigen Perk* 1989, p. 117 – 128; Egbert Pelgrim, 'Industrie in het Rode Dorp', in: *Eigen Perk* 1996, p. 10-27.
2. U.M. Mehrtens, *Gooilust te 's-Graveland*. (Zeist 1986) p. 3-4.
3. Streekarchief voor het Gooi en de Vechtstreek (SAGV), Archief Polderbestuur 's-Graveland, inv. nr. 16.
4. U.M. Mehrtens, *'s-Graveland en zijn buitenplaatsen*. (Zeist 1985) p. 4-7.
5. Mehrtens, *'s-Graveland*, p. 6.
6. G.G. Pekelharing, 'Keurenboek van Perk', in: *Mededeelingen van het Museum voor het Gooi en Omstreken 1944* (Hilversum 1944) p. 9-20, m.n. p. 14.
7. SAGV, Collectie Albertus Perk (CAP), inv.nr. 111.
8. D.A. van den Berge, *Het ontstaan van vaarwegen in het Gooi en de geschiedenis van het Hilversums Kanaal met de schutsluis Het Hemeltje en de Hilversumse Haven*. (Hilversum 1980). Van den Berge schrijft op p. 18 nog dat het de Hilversumse Vaart is die afgesloten werd.
9. SAGV, CAP, inv.nr. 111.
10. Algemeen Rijksarchief (ARA), Archief van de Grafelijkheids Rekenkamer – Registers (GGReg), inv.nr. 755.
11. Mehrtens, *'s-Graveland*, p. 29.
12. Pekelharing, p. 14.
13. SAGV, CAP, inv.nr. 116.
14. SAGV, CAP, inv.nr. 111.
15. ARA, GGReg, inv.nr. 181, fol. 185 en 198.
16. SAGV, CAP, inv.nr. 116.
17. SAGV, CAP, inv.nr. 116.
18. ARA, GGReg, inv.nr. 181, fol. 206-207.
19. SAGV, CAP, inv.nr. 116.
20. SAGV, CAP, inv.nr. 116.
21. SAGV, Oud Rechterlijkarchief van Hilversum (ORAH), inv.nr. 3286, fol. 80-81.
22. SAGV, Archief van het Dorpsbestuur van Hilversum (ADH), inv.nr. 104.
23. ARA, GGReg, inv.nr. 171, fol. 30.
24. SAGV, Collectie J.M. Smorenburg, ongeinventariseerd (plaatsingsnr. S65).
25. ARA, GGReg, inv.nr. 181, fol. 242v.
26. SAGV, CAP, inv.nr. 111.
27. SAGV, CAP, inv.nr. 116.