

# Over water naar Hilversum

## Perikelen rond de Gooische Vaart

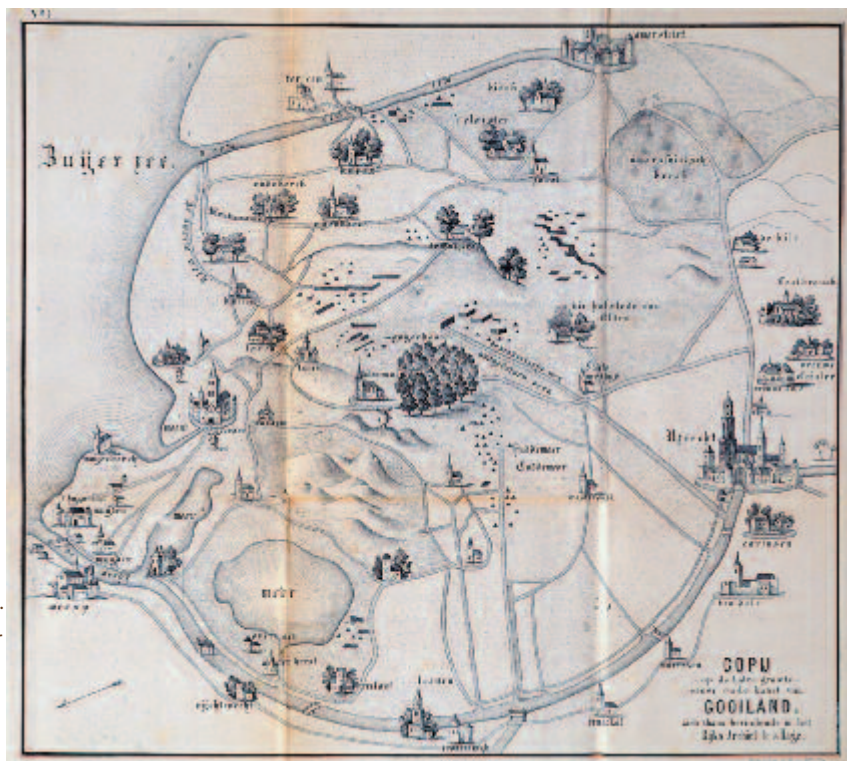
JAN E. LAMME

### Het geïsoleerde Goylandt en de bevoorrechte stad Naarden

Aan het eind van de Middeleeuwen waren de dorpen op de Gooise stuwwal nog sterk geïsoleerd. Het gebied werd omzoomd door venen, die nauwelijks doorgang boden en die weer begrensd werden door de rivieren Vecht en Eem. In het noorden lag een binnen-zee, het Almere, dat in die tijd bij doorbraken veranderde in de Zuiderzee. Oud-Naarden, gelegen op de uitloper van de stuwwal, was in 1350 door de “Hoeken” verwoest en had te lijden van de oprukkende zee. In dat jaar gaf Graaf Willem V toestemming om meer landinwaarts een nieuwe versterkte stad te bouwen. Dit werd

van grote betekenis voor de ontwikkeling van het Gooi. Om weer verbinding te krijgen met de Zuiderzee kreeg Naarden in 1403 van de graaf van Holland het privilege om een zeehaven te delven, dwars door de meentgronden tot de stad, en vanaf 1411 was Naarden over water bereikbaar. De havenarm was vermoedelijk een uitgegraven brede sloot, die geleidelijk dichtslibde. Om dat te ondervangen kreeg men in 1533 van keizer Karel V het recht om havenhoofden aan te leggen. Het nieuwe Naarden was omgeven door een natte gracht, die zowel met het Naardermeer als met de zeehaven in verbinding stond.<sup>1</sup>

Naarden werd van strategisch belang voor Amster-



De Ronde Kaart van Gooiland 1525. Het betreft hier een kopie anno 1866 uit Hortensius over de opkomst en ondergang van Naarden. Het nieuwe Naarden had een directe verbinding met de Zuiderzee. (origineel: ARA, Den Haag, 19e-eeuwse kopie: Museum Hilversum)



Fragment van een kaart van het Gooi uit 1722. De verkaveling van 's-Graveland is duidelijk te herkennen. De Hilversumse Vaart (later Gooische Vaart) bereikt het dorp Hilversum nog niet, maar stopt waar nu de Oude Loswal is. De vaarroute naar de Vecht maakt deel uit van de verbinding met Amsterdam. (Goylandt, met de Nieuwe Limiet-scheijding tussen Goijlandt en het Sticht van Utrecht, door Maurits Walraven, 1722. Coll. SAGV)

dam. Het lag op de enige weg naar het oosten en mede door de scheepvaartverbinding had Naarden lange tijd een bevoorrechte positie. De stad kon zich vanaf de 14e eeuw ontwikkelen tot een levendige markt- en handelsplaats met de nodige nijverheid. Hoewel Naarden zich niet altijd als een goed huisvader gedroeg tegenover de Gooise dorpen, kan de latere ontwikkeling van die dorpen niet los worden gezien van Naarden. Dat geldt zeker voor Hilversum, dat uiteindelijk – tegen de verdrinking in – Naarden in economische opzicht voorbijstreefde. Maar tot de 17e eeuw was daar nog geen sprake van. Het dorp was – net als de overige Gooise dorpen – verstoken van een verbinding over water.

### Deining om 's-Graveland

De eerste verbinding met Amsterdam ontstond met de voorgenomen ontginning van 's-Graveland in 1625. Er ontstond grote de onvrede toen de Staten van Holland op de overgang tussen stuwwal en veengebied een deel van de domeingronden in de verkoop deden.<sup>2</sup> Amsterdam had zand nodig voor de stadsuitbreiding. De Gooiers verzetten zich hevig omdat hun recht op het gebruik van gemeenschapsgronden in het geding was. Gewapende macht werd ingezet, maar pas in 1634 kwam er, na moeizame onderhandelingen, een compromis uit de bus. Het Eerste Blok, al snel 's-Graveland genoemd, mocht worden ontgonnen en verdeeld onder een aantal notabele Amsterdammers.

Het Tweede blok, het latere Loosdrechtsche Bosch met het landgoed Einde Gooi, bleef in gebruik bij de erfgooiers. De overeenkomst bleek profijtelijk voor Hilversum.<sup>3</sup> Er mochten drie wegen door het ontginningsgebied worden aangelegd, waaronder de latere Beresteinseweg. De Hilversumse erfgooiers mochten daarlangs *doen maecken een vaart ende wegh van ofte uyt de alreeds gegraven vaerte opwaerts strekkend tot aan het eynde van 's-Graveland*.<sup>4</sup>

In 1634 kon de ontginning van 's-Graveland ter hand worden genomen. In 1638 was de vaart langs 's-Graveland gereed. Via de Karnemelksloot, de haven van Naarden en de Zuiderzee was er vanaf dat moment een waterverbinding met Amsterdam. In 1641 werd een Loosdrechter als eerste veerschipper van 's-Graveland op Amsterdam benoemd. Ondertussen was in 1638 door de ontginners van 's-Graveland ook een verbinding met de Vecht tot stand gebracht, via de Broedijk en uitkomend bij Uitermeer. In dat jaar werd de vaart ook in zuidelijke richting naar Loosdrecht doorgetrokken en kreeg daar aansluiting op de Drecht en via Mijnden opnieuw op de Vecht.

In 1638 kreeg ook Weesp een betere water- en wegverbinding met Amsterdam, de beroemde Weespertrekvaart met een directe aansluiting op de Amstel. De kortere vaarweg vanuit 's-Graveland was daarmee een feit, maar de kwaliteit van de verbinding tussen Amsterdam en Weesp liet te wensen over. In Weesp werd bovendien tol geheven.

Vanwege de onbetrouwbaarheid van de Zuiderzee ontstond op initiatief van Amsterdam in 1641 een vaart met trekpad van Naarden over Muideren naar Amsterdam. Deze Naarder- en Muiderentrekvaarten vergemakkelijkten het scheepvaartverkeer met de hoofdstad.

### **Het graven van de Gooische Vaart**

De Hilversummers hadden ondertussen niet stil gezeten. Bij de kavelverdeling van 's-Graveland was bepaald, dat op kavel 26 een strook van zes roeden (ca. 22 meter) vrij moest worden gehouden voor de aanleg van de weg en vaart op Hilversum.<sup>5</sup> Er wordt aangenomen dat het dorpsbestuur van Hilversum aan Heijndrick Pietersen de opdracht gaf tot het graafwerk, zoals hij dat ook deed voor de 's-Gravelandsche Vaart. Een bestaande afwateringssloot werd als eerste uitgediept en daarna doorgetrokken, richting Hilversum.

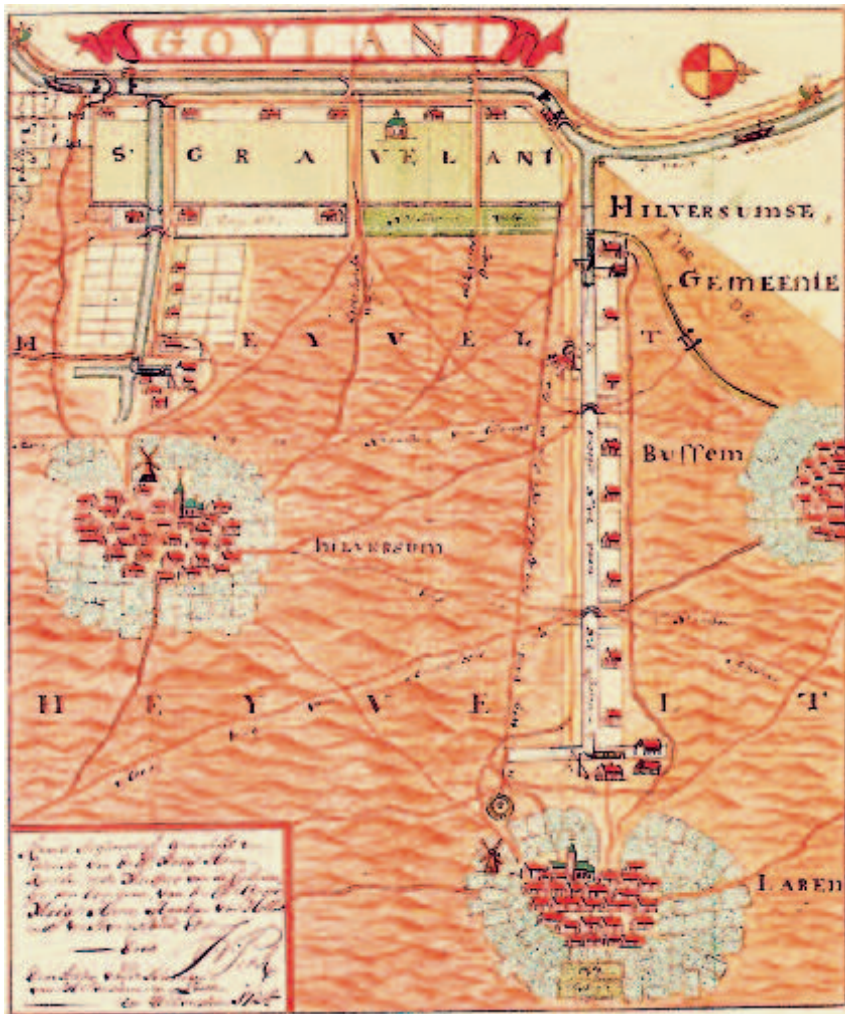
Waarschijnlijk was de Gooische Vaart kort na 1638<sup>6</sup> al gereed tot de Scheiwal, de oostelijke grens van het 's-Gravelandse concessiegebied, ter hoogte van de latere Stenen Brug. De gronden aan weerszijde van de vaart werden afgezaand en als landbouwgrond ingericht. Naast de vaart kwam een weg, die tevens werd gebruikt als laad- en loskade. De weg gaf ook toegang tot de landerijen van Reynier Pauw, lid van de Hoge Raad van Holland, die door loting eigenaar van de kavels was geworden waar de vaart en de weg naar Hilversum doorheen liepen. Hoewel het eindpunt van de vaart nog ver van de kern van het dorp lag verwijderd, kreeg Hilversum vanaf dat moment een betere toegang tot de buitenwereld en kreeg de ontwikkeling tot industriedorp daarmee een forse impuls.

### **Verlenging van de vaart en bouw van de Stenen Brug**

Pauw, eigenaar van het buiten Nieuwerhoek op kavel 26, diende in 1650, samen met de buurmeesters van Hilversum, een request in bij de Rekenmeesters van de Grafelijkheid van Holland om onder hun directie de vaart naar Hilversum vanaf de Scheiwal richting Hilversum op te schieten en een *bekwame kolk met opslag in de heide* te realiseren. Als reden voerde men aan dat de weg regelmatig geblokkeerd werd door aangevoerde goederen. Het verzoek werd op 20 oktober 1650 ingewilligd, mits de uitvoering de grafelijkheid niets kostte.

In 1656 moeten de Hilversummers de vaart ca. 250 meter vanaf de Scheiwal hebben verlengd, want in dat jaar kregen zij toestemming van de rekenmeesters om de vaart verder door te graven tot het dorp Hilversum, en *die ter plaatse waar die van Hilversum het zouden goedvinden met een behoorlijke uitgang te voorzien*. Opnieuw hield de grafelijkheid de hand op de knip.

In 1665 kwamen de Hilversummers en de hoofdingelanden van 's-Graveland overeen om bij de scheiwal een brug over de vaart te bouwen. Dit na klachten dat de vaart de weg Naarden-Utrecht blokkeerde. De 's-Gravelandse heren droegen daartoe f400 bij in de kosten. En in 1667 berichtten de Hilversummers dat ze de vaart *met gemeene buurwerken hebben geperfectioneert* en dat naderhand *die van 's-Graveland een brug en weg over de vaart hadden aangelegd*, die door de Hilversummers werd onderhouden. Waarschijnlijk een houten brug die in 1699 door de huidige Stenen Brug is vervangen.<sup>7</sup>



Veerschipper Jan Jansz. Perk de Oude (1670-1745), een man met grote macht en invloed. Hij liet in 1711 de vaart op Hilversum verlengen en de haven vergroten. Zijn streven wordt duidelijk met deze kaart uit 1724, de illustratie bij een concessieaanvraag voor de uitbreiding van de vaarten (en veren!) op Bussum en Laren. Beide voorgenen routes liepen via het Noordereind van 's-Graveland. De vaarten zijn nooit gegraven door tegenwerking van de stad Naarden, die daarmee de ontwikkeling van de Gooise dorpen blokkeerde. (Bron ARA Den Haag, coll. Handschriften 3e afd., nr. 48. Afschrift SAGV)

De Hilversummers waren ondertussen bezig met de afzanding van de gronden langs de nieuwe vaart. Dat was tegen het zere been van de 's-Gravelanders, die daarin concurrentie zagen voor hun eigen afzandingsbedrijf. Hun invloed bij de Staten van Holland leidde in 1671 tot de restrictie om voortaan alleen zand te winnen met het doorgraven van het tracé van de Hilversumse Vaart. Dat was de oorspronkelijke naam. Pas aan het eind van de 18e eeuw kwam de officiële benaming Gooische Vaart in zwang.<sup>8</sup> In de volksmond wordt ook wel de naam Beresteinse Vaart gebruikt.

### Het veerschippersgeslacht Perk

De Perken vormen een oud Hilversums geslacht. De naam komt al voor in de 16e-eeuwse koptiendenregis-

ters. Stamvader van het veerschippersgeslacht van zeven(!) generaties is Cornelis Gerberden Perk, alias Kruyf.<sup>9</sup> Hij verkreeg in 1651 de concessie voor een geregelde beurtvaartdienst op Amsterdam. De invloed van deze veerschippers op de ontwikkeling van het dorp kan niet worden onderschat. Hun taak beperkte zich niet tot het vervoer van personen en goederen. Ze traden ook op als tussenpersonen, en namen uit 'de grote stad' (Amsterdam) nieuwe opvattingen en gewoonten mee. De interessante geschiedenis van het veerschippersgeslacht Perk<sup>10</sup> en die van de latere beurtvaarders<sup>11</sup> is eerder beschreven en valt buiten het bestek van dit artikel. De naamgever van onze historische kring, Albertus Perk (1795-1880), was in rechte de laatste veerschipper, maar had zijn aanspraak verpacht. Hij had andere ambities.

Door de aanleg van een fort bij de Uytermeerse Sluis na 1672 werd de schutsluis moeilijker bereikbaar. Een extra hindernis voor de veerdiensten op Amsterdam. Gravure van Abraham Rademaker in "De Vechtstroom van Utrecht tot Muider", 1791. (coll. Ed van Mensch)



### Stagnatie bij uitbreiding van de vaart in de 18e eeuw

De vaarroute Gooische Vaart naar de Vecht is in de tweede helft van de 17e eeuw niet meer sterk gewijzigd. Alleen werd in het oorlogsjaar 1672 de Uytermeerse Sluis van verdedigingswerken voorzien, gevolgd door een fort. De schutsluis kwam daar middenin te liggen. Het graafwerk aan de Gooische Vaart werd na het rampjaar 1672 in een langzamer tempo voortgezet. Pas in 1700 werd de huidige Oude Loswal bereikt. De verdere doorgraving van de stuwwal stagneerde, wat de Rekenkamer in 1712 zodanig irriteerde, dat het dorpsbestuur werd berispt. Men werd gelast zonder verder oponthoud door te graven naar het dorp en daar laaden losplaatsen aan te leggen. Zonder effect overigens.

### De veerhuizen

Al in 1658 was toestemming gegeven voor de bouw van een dorpsveerhuis, tevens loods aan het toenmalige eindpunt van de vaart. Passagiers voor de trekschuit konden hier schuilen en ook de vracht kon beter worden beschermd. Bij het doortrekken van de vaart verschoof de losplaats steeds verder richting dorp. Op een zeker moment is het veerhuis op rollen naar de oostzijde van de dwarsvaart verplaatst. Tot 1707 werd het verhuurd aan de veerschippersfamilies Perk en Haan.

Maar die lieten in dat jaar het Perk-Haanse Veerhuis bouwen in de bocht van de (latere) Beresteinseweg.

### De trekschuit: een comfortabel vervoermiddel

Trekschuiten waren vrij lang en smal. In het overdekte ruim zaten de passagiers aan de zijkanten op banken. Op de schuit stond een korte mast, waaraan een lijn was bevestigd die liep naar het paard op het jaagpad. De bemanning bestond uit schipper, knecht en jager. De schipper hield het roer, de knecht stond bij de mast en zorgde voor de lijn. Bij het passeren van een brug moest hij de lijn losmaken en daarna weer bevestigen. De jager op het trekpaard was meestal een kleine jongen. Door op een toeter te blazen trok hij de aandacht van de brugwachter en van andere schuiten.

Het is opmerkelijk dat er in de trekschuitperiode, die ruim twee eeuwen duurde, nauwelijks technische veranderingen zijn doorgevoerd. De enige opvallende verbetering was de toevoeging van de roef. Dat moet omstreeks 1750 de gewoonte zijn geworden. Er kon voor een plaatsje in de geriefelijke roef een hogere vaarprijs worden bedongen.

De overheden hechtten na de invoering al snel groot belang aan de trekschuiten. Het was een vrij comfortabele vorm van vervoer. En ook de snelheid, 7 km per



Gewassen tekening van het veerhuis aan de Gooische Vaart rond 1776. (coll. Kon. Academie v. Wetenschappen, Amsterdam)

uur, was niet slecht. Het grote voordeel van de trekschuit werd pas goed duidelijk bij vorst. Dan moest het vervoer per toerwagen of sjees plaatsvinden, over onverharde wegen met veel kuilen. Onaangenaam in vergelijking met het trekschuitcomfort. Na de Franse Tijd nam de betekenis van de trekschuit voor personenvervoer geleidelijk af.

De aanleg van de straatweg van 's-Graveland via Hilversum op de postweg Amersfoort-Amsterdam in 1825 markeert de komst van de diligence. In 1828 is sprake van een herberg aan de Kerkbrink met stalling-, koets- en wagenhuis, als teken van de veranderende tijden.<sup>12</sup> De trekschuit had pas echt afgedaan toen Buwalda in 1837 zijn diligenciedienst startte met een geregelde dienst op Amsterdam, een tocht van twee en een halfuur. In 1844 volgde een verbinding met Vreeland (waar in 1843 de "Rijnspoorweg" stopte), op een afstand van 13 km van het centrum van Hilversum, waardoor de reis Amsterdam-Hilversum nog korter werd. De diligence hield het nog vol tot 1874, toen de Oosterspoorlijn Hilversum aansloot op het landelijke spoorweginet.

### Het juk van Naarden

Terug naar 1724 toen de Staten van Holland een verbod uitvaardigden op afzandingen in het Gooi elders dan rond Naarden. Officieel onder het mom dat de verdedigingswerken van Naarden voorrang moesten hebben, maar in werkelijkheid om de ontwikkeling van de dor-

pen en met name Hilversum te dwarsbomen. Andere bronnen spreken dit tegen; het verbod van 1724 was een herhaling van een plakkaat uit 1705, waar het doorgraven van de Gooische vaart niet onder viel. Toen de rentmeester-generaal van Kennemerland, waaronder het Gooi ressorteerde, in 1727 op inspectiereis langskwam, stelde hij de burmeesters de vraag waarom er niet verder werd gewerkt aan het tracé. De Hilversumse buur-



Jan Perk de Oude illustreerde de jaarrekening van de zanderij over 1719 met deze tekening. Erom heen staat geschreven Al dalende vaartwel. (SAGV, coll. Perk, nr 112)

Van Ravenswaay maakte rond 1840 deze waterverftekening van de Gooische Vaart en vermoedelijk de spinnerij van Bottenheim.  
(coll. RA Noord-Holland)



meesters stonden met de mond vol tanden, maar zouden het navragen. Een jaar later sloot Hilversum een contract met de eigenaars van de gronden die voor de doorgraving nodig waren. En in 1731 werd een verdrag gesloten tussen de Grafelijkheid van Holland en de Gooiers, waarin nogmaals duidelijk werd gesteld, dat die van Hilversum het recht hadden om hun vaart ongehinderd door te graven tot aan het dorp.<sup>13</sup> Niks aan de hand, lijkt het. Maar een jaar later werd het zonneklaar dat Naarden bezig was Hilversum te dwarsbomen. Men stelde voor om te beginnen met de afzanding van de Gooise hei, waar dit het meeste profijt bood. Hilversum hield echter vast aan de toezegging en verzocht Naarden om hun afzandingsproject niet tegen te werken. Maar Naarden liet nu zijn ware gezicht zien en stelde: *dat sy noyt ofte noyt niet soude toestaan het voortgraven van deselve vaart, en altoos trachten te beletten*. De invloed van de Naardense heren op de Staten van Holland was op dat moment kennelijk nog zo groot, dat ze er in 1738 in slaagden om een tijdelijke op-

heffing van het afzandingsverbod (zes weken in voor- en najaar) uit 1736 teniet te doen en de bepalingen van 1724 weer te herstellen. De bepaling van 1738 lijkt verlammend te hebben gewerkt, want van verdere afgraving is tot het eind van de 18e eeuw geen sprake meer.

### Door de stuwwal

Pas op 21 februari 1794 kreeg de *Regering van Hilversum* toestemming om de zanderij aan de Gooische Vaart weer te openen. In 1797 drong het Provinciaal Bestuur daar zelfs op aan! Hilversum zag daar, na protest van enige ingezetenen die de kosten te hoog achtten, echter vanaf. Jan saliegeest of bewust koopmanschap, wie zal het zeggen? Men zat midden in de Franse Tijd; er waren kennelijk al genoeg problemen. En de vraag naar zand was op dat moment niet groot.

Pas in 1841 nam het gemeentebestuur de doorgraving weer ter hand. Men sloot een voordelig contract met de aannemer van spoorwegen, die met gesloten beurs



Situatieschets van het kanaal rond 1924. Vanaf de Hondenbrug bij de Oude Loswal is het tracée ingegraven in de stuwwal tot een diepte van 10 meter. Bron: Rapport PW Hilversum, 1980.



De bad- en zweminrichting aan de Oude Haven heeft bestaan vanaf 1884 tot 1898. Maar de exploitatie was niet rendabel en de gemeente weigerde te subsidiëren. De buurtbewoners klaagden over onzedelijk gedrag van jonge zwembadbezoekers, die ‘naakt te water gingen’. Het buitenbad werd in 1898 vervangen door de badinrichting aan de Badhuislaan. (coll. SAGV)

jaarlijks 300 ellen (ca. 100 meter) zou afzanden. Het gemeenteverslag van 1842 bericht dat het werk goed vorderde. In dat jaar besloot de raad tot de aanleg van de Hondenbrug. In maart 1843 werd het werk aangenomen voor f1480, een bedrag dat moest worden gedekt door de heffing van hondenbelasting. Vandaar de naam voor de houten brug, die in 1930 werd vervangen door een stenen exemplaar.

Het gemeenteverslag over 1843 is enthousiast over de voortgang van de doorgraving. De 300 ellen leken ook in 1844 haalbaar. Dat leidde bij de vroege vaders tot enige borstklopperij over de onderneming, waaromtrent wij ten minsten vermeenen beter te handelen dan wij door het voorgeslacht behandeld zijn, hetwelk ons dit werk reeds lang voltooid had moeten achterlaten.

Maar men juichte te vroeg, want na 1851 ging toch weer de vaart uit de doorgraving. Het zou tot 1876 duren voordat het eindpunt aan de Havenstraat werd bereikt, precies op tijd voor de bouwimpuls die volgde op de komst van de spoorlijn. Daarna werd alleen nog afgezand om de laad- en losplaats te vergroten. Dat gebeurde in 1881.

De Gooische Vaart fungeerde vanaf dat moment zoals deze was bedoeld, alhoewel al snel na de voltooiing duidelijk werd dat de moderne tijd hogere eisen stelde aan vaarwegen. Het zou echter nog bijna 60 jaar duren voordat het alternatief – het Hilversums Kanaal – voorhanden was.

## Noten

- 1 Enklaar en De Vrankrijker, *Geschiedenis van Gooiland. Naardens verbindingen te water*. Deel II, hfdst. 6.
- 2 H.H.M. Meyer, ‘Het Tweede Blok’, *Tijdschrift Holland* jrg. 13/1, febr. 1981, p. 46-57.
- 3 Deze voor de ontwikkeling van Hilversum belangrijke kwestie is uitvoeriger beschreven in *Oorden van Schoonheid*, art. II, Annette Koenders en Jan Lamme, “Het grote groeit, rijpt langzaam aan” – *Zonnestraal*, p. 29 e.v. (Verloren, Hilversum 2000).
- 4 Arch. polderbestuur 's-Graveland, inv.nr. 16, Streekarchief voor het Gooi en de Vechtstreek (SAGV).
- 5 U.M. Mehrtens, *'s-Graveland en zijn buitenplaatsen* (Zeist 1985), p. 5-7.
- 6 C.L. Heek, *Overzicht van de Geschiedenis der Vaarten in het Gooi* (Hilversum 1924). Hierin houdt de legendarische boekhandelaar de opening op 1650.
- 7 Over de stichting van 's-Graveland, de aanleg van de Gooische Vaart en de bouw van de Stenen Brug is uitgebreid gepubliceerd in B. Bos en I. de Ronde, *In d' Lonsvaerder* (Hilversum 2010).
- 8 H.J.Th. van der Voort, ‘Het ontstaan en de ontwikkeling van de Gooise Vaart en de haven van Hilversum 1634-1800’, *Eigen Perk* (EP) 1997/4, p. 157.
- 9 P.W. de Lange, ‘Cornelis Gerberden Perk, alias Kruyf. De wegbereider voor de Hilversumse industrie’, *EP* 1987/1, p. 21-23.
- 10 P.W. de Lange, *Eén en ander over Albertus Perk*, *lustrumuitg.* Hist. Ver. “Albertus Perk”, 1980.
- 11 Van der Voort, *op. cit.*, blz. 160-164.
- 12 F. Repko, ‘Twee logementen aan de Kerkbrink’, *EP* 1993/3, ook opgenomen in de verzamelbundel 25 jaar EP, 2006/4.
- 13 Algemeen Rijksarchief (ARA), Archief van de grafelijkheids Rekenkamer, inv.nr. 756.