



# HISTORISCHE KRING 'IN DE GLORIOSA'



ANKEVEEN



's-GRAVELAND



KORTENHOEF

---

IN DE GLORIOSA

Historische Kring  
Ankeveen, 'S-Graveland en Kortenhoef

3e Jaargang nr.1, februari 1986

Redactie:

A.D.Wumkes,  
P.C.J.Gabriëlgaarde 75,  
1241 AL Kortenhoef.  
tel. 035-61100.

B.J.van der Kolk,  
Multatulilaan 66,  
1215 BK Hilversum.  
tel. 035-40412.

Lay-out: P.M. de Ruig  
G.van den Berg-Smits

foto's  
tekst

## INHOUD

"De Helling", de laatste scheepswerf in  
Ankeveen, door B.J.van der Kolk

Dorscherveen, door J.Immerzeel

Het jacht van de 's-Gravelandse hoofd-  
ingelanden, door A.D.Wumkes

Onbeantwoorde vragen, door de redactie

Boekbespreking: W.I.Engel, De 's-Gravelandse paardetram,  
door B.J.van der Kolk

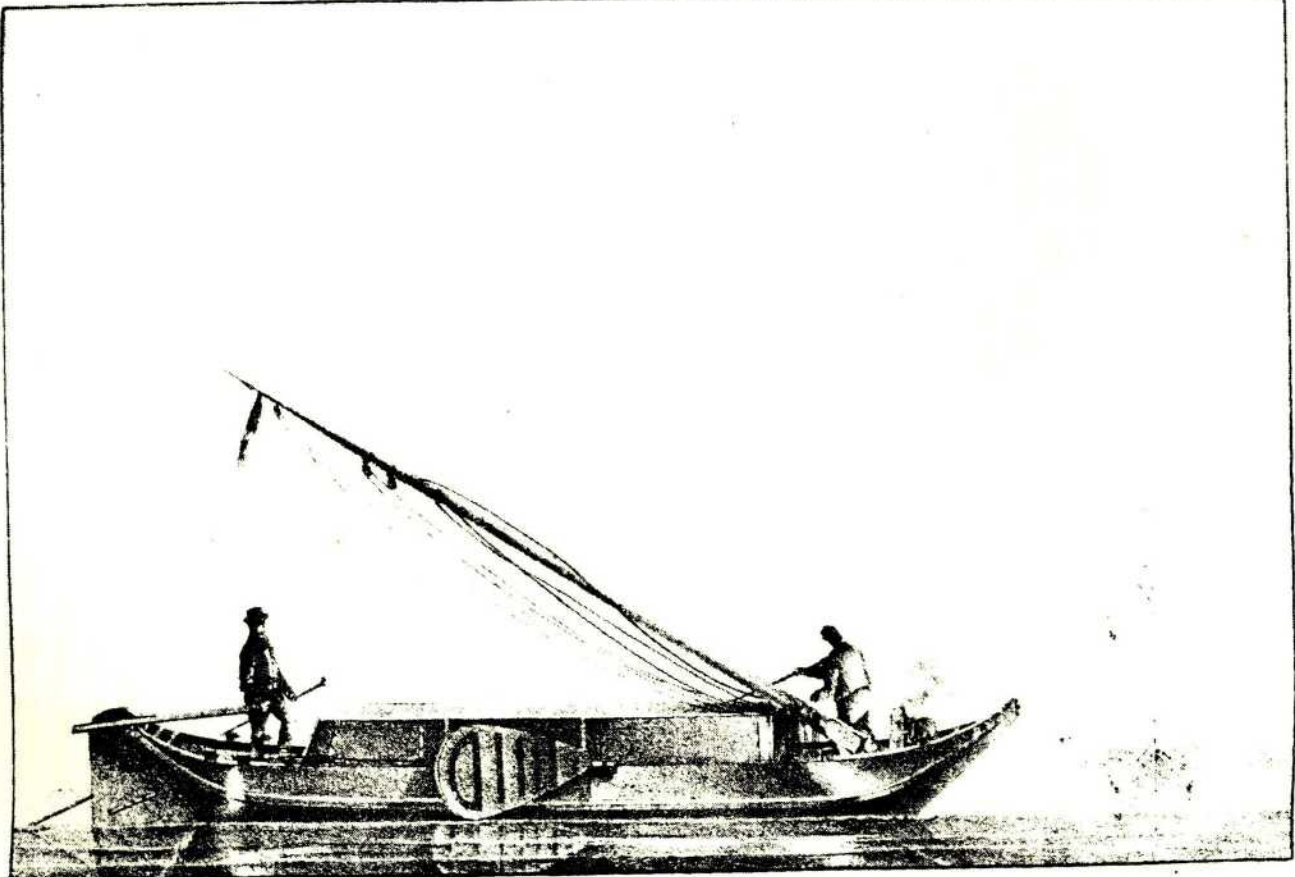
"De Helling",  
de laatste scheepswerf in Ankeveen.

## 1. Inleiding.

In ons waterrijke Ankeveen met zijn vele vaarten, sloten en weteringen, zijn eeuwenlang allerlei vaartuigen in gebruik geweest. Al vroeg in de geschiedenis van ons dorp zal men schepen en scheepjes nodig hebben gehad om te kunnen vissen en hooi of takkebossen te vervoeren. Maar in de tijd dat het vervenen een belangrijke bron van bestaan begon te worden en water in de vorm van vaarten en plassen een steeds groter deel van het land ging innemen, waren schepen als goedkoop transportmiddel voor de turf onmisbaar geworden. Maar ook andere bronnen van inkomsten als riet en ruigt snijden, het "manen"vissen en takkebossen hakken, maakten een goedkoop vervoer over het water noodzakelijk. En het is aannemelijk dat er altijd wel een scheepswerf of -werfje in Ankeveen geweest is, waar het nodige herstel aan vaartuigen kon worden gedaan. De oudste Ankeveeners kunnen zich nog juist de laatste jaren van het bestaan van een scheepswerf in ons dorp herinneren. Na het verval van deze werf, "De Helling", geheten, kwam voorgoed een einde aan deze nijverheid in Ankeveen. Gegevens voor dit verhaal over die laatste scheepswerf vonden we in enkele restanten van de werfboekhouding over de jaren 1883-1889. In 1968 ontdekte Jan Veenman op de schuurzolder van de heer Jaap Booy een katerntje van 11 bladzijden uit een werf-rekeningenboek. Deze door hem zorgvuldig bewaarde gegevens waren later, in 1974, aanleiding voor hem om aan zijn toen 78-jarige vader, Piet Veenman, te vragen zijn herinneringen aan de scheepswerf eens te vertellen. Dit bijzonder aardige gesprek over "de oude tijd" werd op de band opgenomen en diende tevens als uitgangspunt voor deze bijdrage.

Bij het doorbladeren van de vergeelde fragmenten van de boekhouding van een scheepswerf van zo'n honderd

- 2 -



P. Kestner 1888

"Een bok"

Een Bok

jaar geleden onderga je onwillekeurig de charme die het zich inleven in een voorbije tijd met zich meebrengt. Zó ongeveer kun je soms ook wegdromen bij een verbleekt portretje. Je leest de namen van de toen gebruikte scheepstypen: turf-en zandbokken, schouwen, aken en vletten, de ouderwetse benamingen van het ijzerwerk dat op de werf gebruikt wordt: "taaje dubbelde", "brosse drieling", "ouwe zesduime", "doken" en "piezelspijkers". Je ruikt het zurige "tweeduims eken" en het harsige "anderhalfduims green", de prikkelende geuren van bruine en zwarte teer. Je hoort het gehamer van de "baas" aan de scheepswand en het doffe geluid van het openkrabben van de planknaden, waar "piet" zich mee bezig houdt, je ziet "klaas" met "groen mos" aan het breeuwen en de "jonge" met zwarte teer aan het werk. Een turfbok komt aanzien met zijn helder blauw geschilderde roerkop en helmstok, de bruine zeilen bollend in de wind. Op het grasveld naast de loods kruipt een zeilmaker over stukken zeildoek.

Als je je ogen weer open doet ligt de Bergervaart voor je. De scheepswerf, het huis met de loodsen en de mensen, zijn verdwenen. Er liggen nog een paar stoepstenen van het huis. Op dezelfde plaats oogst nu een jongere Ankeveense generatie zijn groenten en bloemen. Maar iedere dorpsgenoot kan je nu nog vertellen waar de scheepswerf "De Helling" vroeger heeft gestaan.

## 2. Geschiedenis van "De Helling"

Alhoewel de scheepswerf al heel lang bestaan moet hebben volgens oudere Ankeveners, die dan over grootvaders tijd spreken, waren er maar weinig gegevens te vinden over de geschiedenis van de werf. Wanneer de werf ontstaan is weten we niet. In 1755, na de dood van de ambachtswouwe Maria Elisabeth de Walé, worden haar bezittingen geveild. In de toen uitgegeven "willige verkoopinge", een gedrukt boekje met een omschrijving van

de te veilen goederen en land vinden we: "Een campje lands, mede aan de westzijde van den Ankeveenschen Dijk, strekkende van de Werf Trijn Lammerts, belend ten zuiden de Schout Cornelis Kol, en ten noorden de voorgaande Werf, groot driehonderd Roeden".

Waarschijnlijk betreft dit dezelfde werf waar ons verhaal over gaat: de plaats waar de Bergervaart, gebruikt voor turftransport, overgaat in de vaart naar 's-Graveland, die als "gemeene Santsloot" gegraven was voor het zandvervoer, was in Ankeveen ideaal om een scheepswerf te exploiteren.

In de tijd waarin de vervening in Ankeveen nog een rol speelde, werden behalve herstellingen aan schepen, ook nieuwe boten gebouwd in een grote loods.

De gevonden restanten van de boekhouding over de jaren 1883-1889 geven een aardig beeld van een dorps-scheepswerf in vol bedrijf: een baas met 5 knechts waren er aan het werk. In deze zes jaar worden 14 eigenaars van schepen genoemd en 5 scheepstypen.

Na het aflopen van de vervening in Ankeveen was de noodzaak voor een scheepswerf in het dorp niet zeer groot meer. Roeibootjes voor het vissen en het vervoer van riet en ruigt werden overal in de omgeving gemaakt. De zeilschepen verdwenen en kort na de eeuwwisseling was de Helling al in vervallen staat en werd spoedig daarna opgeheven.

### 3. "De Helling" in vol bedrijf 1883-1889.

Uit de weinige gegevens die ons ter beschikking staan -enkele blaadjes uit een werfrekeningenboek- kunnen we toch wel een indruk krijgen hoe de werf in die zes jaar "reilde en zeilde". Het zou boeiend geweest zijn rekeningen over een langere periode in te zien. We konden dan een "bewegend" beeld reconstrueren over jaren van op- en neergang, de personeelsbezetting, de lonen, de prijzen, de eigenaars en de scheepstypen die op de werf werden hersteld.

Nu inplaats van een "film" een "foto". Maar ook op een foto kunnen we heel wat waarnemen.

De personeelsbezetting bestond in die jaren uit vijf personen. De baas-eigenaar was de reeds genoemde Cornelis Booy die zichzelf in de rekeningen afwisselend aanduidt met "De Baas", "ik" of C.Booy. Hij is scheepsmaker van zijn vak. Er bestaat nog een oude acte uit 1832 waar Booy als scheepstimmerman wordt genoemd. Verder is in die jaren een zekere "piet" aan het werk. Dit zal wel Piet Holdinga zijn geweest; deze was nl. ook scheepsmaker. De verdere bezetting bestond uit eene "kees" die niet nader kon worden geïdentificeerd, een "klaas" en "de jonge". Wat de lonen betreft, deze opgaven in de rekeningen zijn vrij constant, hoewel in het laatste jaar wat lagere bedragen voorkomen. Ook wordt soms enig verschil gemaakt of men "aan de grote bok" werkt of aan "het scheepie van Leurs". Maar de baas verdient gemiddeld f1,90 per dag, Piet, Kees en Klaas variërend van f1,60 tot f1,80. Het loon van "de jonge" is verscholen in gemengde opgaven van loon en materiaal, maar bedroeg f2,- per week. Als men deze bedragen vergelijkt met wat een turfschipper per week verdiende, was dit meer dan het dubbele, geen on aardig weekinkomen dus. De werkdagen waren ongetwijfeld lang; een dag was in vier "schoften" ingedeeld en zal uit zeker niet minder dan 12 werkuren hebben bestaan. De eigenaars van schepen, die op de werf hersteld worden, komen lang niet allen uit Ankeveen. Niet alle namen zijn meer te duiden, maar er komen enkele bekende Ankeveners onder voor. De beste klant in die jaren is de "Weledele Heer J.C. van Blarkum" die een grote Bok, een vlet, nog een Bok, "het kleinste vlet" en "het bootje" op de werf had. De reparatiekosten zijn soms niet gering; in 1889 wordt een bedrag van f275,09½ genoteerd. Maar hiervoor hadden "ik" en "piet" dan ook respectievelijk 56¼ en 51 dagen gewerkt! Het laagste bedrag voor een reparatie dat ik vond was toch altijd nog f57,30. Een andere klant van de werf was J.Meyer, die een bok, de oude boot en de



nieuwen boot laat herstellen. Ook C. Leurs bezat het een en ander aan schepen: een vlet, een "bokkie", een schouwtje en een "scheepie". De heer M. Boeschoten (Matthijs Boeschoten die een fouragehandel bij de Klapbrug in 's-Graveland bezat) bracht zijn aak op "de Helling", evenals J. de Vos en T. Holdinga. In het bezit van een bok waren de heer Aderlant en C. Snel, de laatste had naast zijn Groote Bok ook nog een vlet. Bij de overige eigenaars als de "Heer Teime dekker" en de "Weede wee van eiden" en G. Fokken worden geen scheepstypen genoemd. Ook uit de rekeningen zelf kon ik niet opmaken welk soort schip in reparatie was.

In totaal komen we in de nota's zo'n vijftal scheepstypen tegen, buiten de niet zeer duidelijke namen als bootje, scheepie, enz. Het bekendste en grootste scheepstype was wel de bok.

P. le Comte geeft hiervan een beschrijving in zijn "vijftig afbeeldingen van schepen en vaartuigen" (1831).

"Deze vaartuigen behoren te 's-Graveland en Ankeveen te huis en worden gebouwd te 's-Graveland; het zijn turfschepen die de turf uit de veenen aanbrengen, hunne grootte is zeer onderscheiden en is van 18 tot 36 Ned. tonnen met een bovenlast van 25 à 26 Ned. duimen. 1)

Het inwendige bestaat uit een onbeweerd ruim, een vooronder met stockplaats, vaste kool en diverse bergplaatsen: dit is het logies van den schipper; een achteronder voor berging der zeilen en van touwwerk en tevens tot logies ingerigt voor den knecht.

Het tuig bestaat uit eenen mast met een bezaan-zeil of ra-zeil en eene stag-fok op den voorsteven nederkomend, de mast is strijkende".

Een acte van een veertig jaar eerder (1790) geeft een indruk van de prijs van een turfbok: Jan van Blarikum koopt dan van Pieter Meester "een Groote Turfboek met zijn Zeyl-Mast, drie dekken, Leeren <sup>2)</sup> en verder toebehoren" voor f420,-.

1) 1 Ned. duim = 1 Rijnlandse duim = 2,616 cm.

<sup>2)</sup> Een bok had geen gangboorden, men moest over de bovenkant van de lading lopen, waarvoor "steekleeren" dienden.

Zo omstreeks 1900 was een bok een heel wat groter vaartuig. De schipper woont dan niet langer in het vooronder, doch in het achterschip, onder het verhoogde paviljoendek.

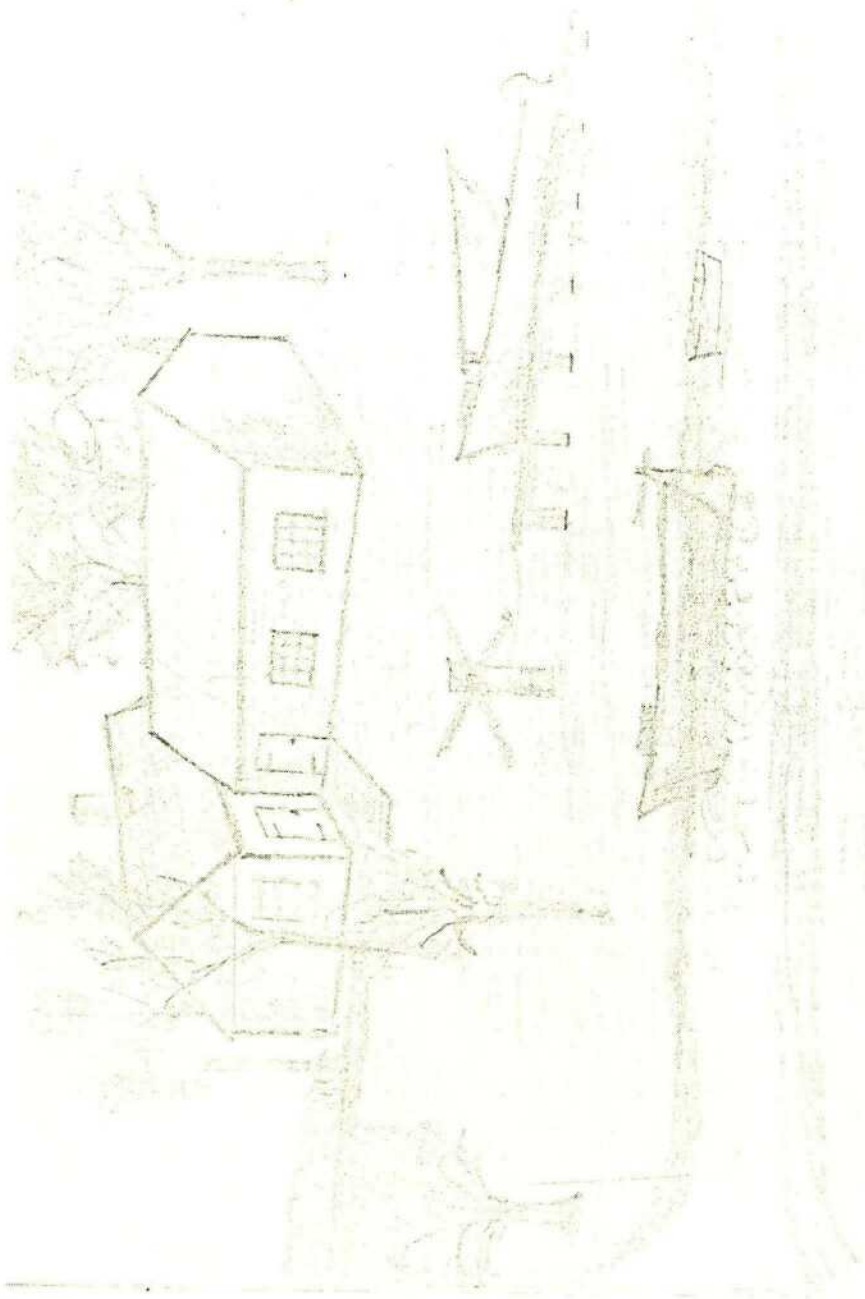
De aak was een platbodemd stevenloos vaartuig dat diende voor het vervoer van turf, maar ook voor hooi en zand werd gebruikt. Later werden de houten aken vervangen door stalen aken die vnl. voor zandvervoer dienden.

De schouw werd ook voor hooi- en turfvervoer gebruikt; het was een langwerpige open vaartuig, geheel vlak met iets toelopende voor- en achtersteven.

De vlet is een sloep van bijzondere vorm, zonder voorsteven, waarvan de huidgangen naar voren steeds smaller toelopen en eindigen op een half-cirkelvormige klos, het neushout. Het scheepje is gebouwd om te roeien; wordt er mee gezeild dan zijn zwaarden nodig. Het voert dan een spriettuig.

Een praam was kleiner dan een vlet; een praam kwam niet op de helling, maar werd op de wal getrokken. Het scheepje werd gebruikt voor het vervoer van mest en hooi.

Tenslotte nog iets over de te gebruiken materialen op de werf. Het blijkt dat de rekeningen voor reparaties voor verreweg het grootste gedeelte uit werkloon bestaat. Het materiaal was bepaald niet duur. Het hout dat voor herstelling werd gebruikt was bijna uitsluitend eiken- en grenenhout. Een enkele maal komt vurenhout voor, maar dat is dan ook meteen 3-duims! Het ijzerwerk is zeer gevarieerd; de spijkers worden onderscheiden in "taaje" (ijzeren) en "brosse" (stalen) variërende van "enkele" tot "zesponders". Er worden grote hoeveelheden van gebruikt. Opvallend is dat voor het breeuwen weinig "werk" (geplozen touw) en grote hoeveelheden mos worden gebruikt. Dit was uiteraard goedkoop te verkrijgen in Ankeveen (1 bos groen mos f0,05), maar is minder duurzaam dan werk. Het is evenwel de oudst gebruikte methode voor het breeuwen, nadat bleek, dat de door de Germanen al gebruikte hars



P. Veenman, primitieve, maar charmante schets van het bedrijf  
in zijn nadagen (+1910)

vele nadelen had t.o.v. mos. In de rekeningen komen tal van kleine karweitjes voor die alle consciëntieus worden vermeld. Zo komen we te weten dat "een zaagveilen" f0,20 kost en "twee nieuwe druiven op de boomen" eveneens f0,20, werkjes waarmee "de jonge" zijn beginnend vakmanschap kon demonstreren.

De laatste jaren van de werf.

Een beschrijving van de laatste jaren van "De Helling" danken we aan de heer Piet Veenman, die in zijn verhalen hierover een boeiend beeld gaf, hoe hij als jongen het toen aflopende bedrijf heeft meegemaakt in het dorp. We laten hem hier verder zelf aan het woord.

Piet Veenman, geboren in 1896 woonde vlakbij de werf. Als jongen van een jaar of acht kwam hij dagelijks op de werf om de "Gooi en Eemlander" naar de baas te brengen (Kees Booy), nadat zijn vader die krant gelezen had. Gerrit Veenman, zijn vader, was schipper, beheerde een "eigen schipperij" en kwam vaak op de werf met zijn schip, een bok, die daar werd hersteld. Ook haalde hij met een (ijzeren) aak hooi uit Marken en Texel voor Ankeveen. Naar Texel via het Noord-Hollands kanaal. Zo'n vracht hooi bracht dan een twintig à dertig gulden op. De schippers hadden geen rijk bestaan in die tijd: "je had alleen rijke boeren, alle anderen waren arm".

De omvang van de werf "de Helling" was ongeveer de helft van de grootte van wat nu tuingrond is. Op het rechter gedeelte stond het woonhuis met een grote timmerloods, daarnaast was nog een stukje weiland. In de loods stonden werkbanken langs de kant, in de middenruimte werden wel eens kleine boten gerepareerd bv. grotere roeiboten.

Achter de Helling was bij de Bergse vaart een kolk, waar de schuiten konden zwaaien om in de richting van de dorpsweg de helling te worden opgesleept. Dat gebeurde met een "kruipaal", een windas op het eind van

de helling met een touw en een haak aan het schip. De helling zelf was zo'n halve meter breed, de klossen werden met zeep ingesmeerd. Eén man trok aan de windas met schip op het droge, waarna het met wiggen werd vastgelegd. De schuit moest dan eerst uitdrogen, wat een paar dagen duurde, daarna ging de scheepsmaker Booy aan het werk. De naden van het schip werden opengekrand en ingebreeuwd met werk of mos, gepikt en later geteerd. Ook zette de scheepsmaker wel nieuwe stukken in de huid.

Niet alleen het schip zelf werd gerepareerd, ook herstel van de luiken, de dekkleden en de zeilen vond op de werf plaats. Er was evenwel geen zeilmaker bij de werf, daarvoor kwam Molenaar uit Bussum. Hij kwam dan lopend van Bussum met een ronde leren zak met zeilmakersringen met gereedschap op zijn rug.

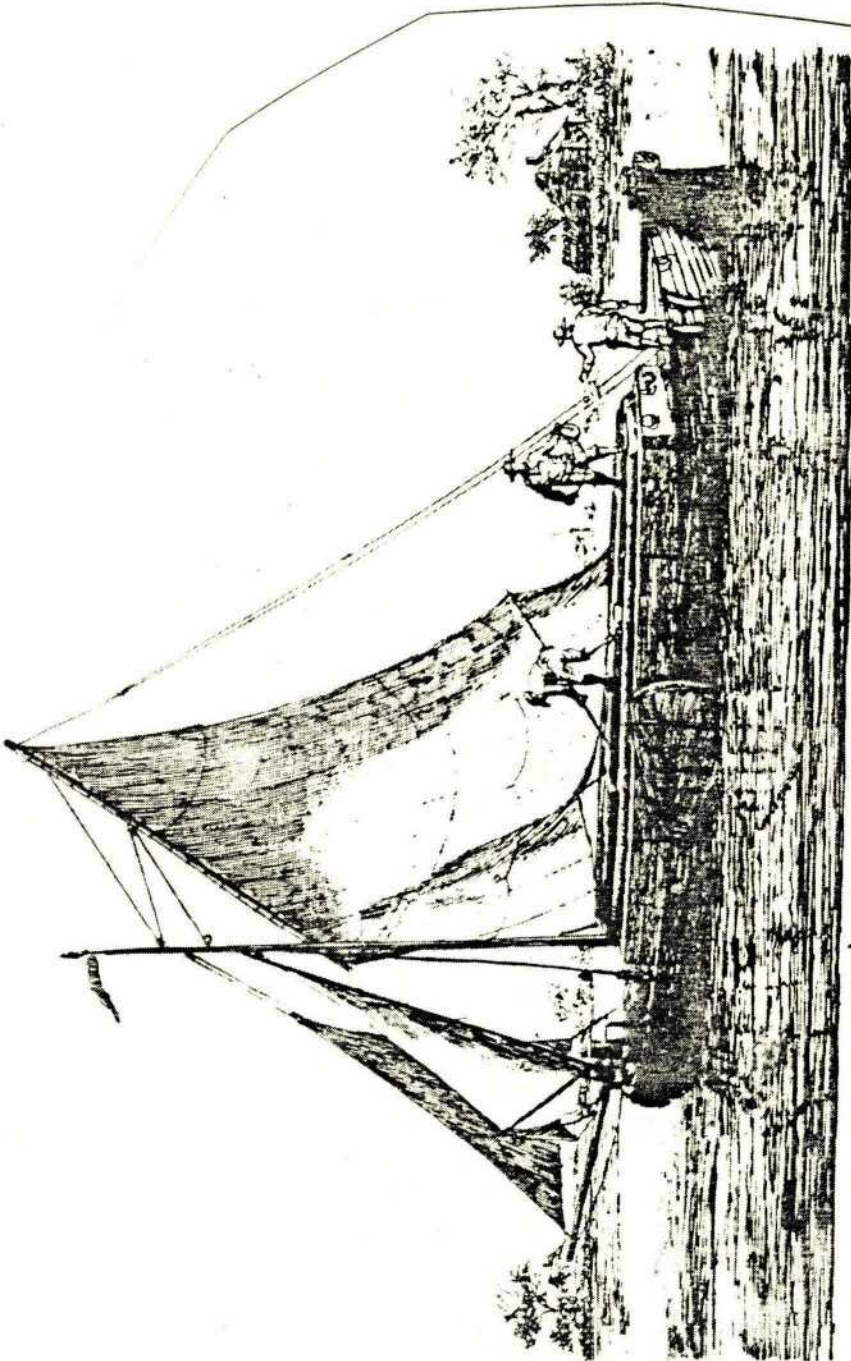
Als het mooi weer was werden de zeilen uitgelegd op het grasveld. Molenaar kroop dan over de zeilen met een stuk krijt en gaf dan met cirkels aan waar scheuren of slechte plekken in het zeildoek zaten om dan later de zeilen te gaan naaien of er stukken in te zetten.

Kees Booy, toen al een oude man, was de baas van de werf. Hij woonde met zijn zoon Doris, die ook scheepsmaker was, in het huis bij de helling. Zijn eerste en tweede vrouw waren in die tijd al overleden. Hij had "drie soorten kinderen".

Zo omstreeks 1910 werkten er nog maar weinig mensen op de werf; de eigenaars van de boten werkten veelal zelf mee op de helling. Het woonhuis was al vervallen, er zaten scheuren in de muren "waar de druivelaar naar binnen groeide".

Nieuwe schepen werden allang niet meer op de werf gemaakt; vroeger gebeurde dit wel in de twintig meter lange schuur.

Toen Piet Veenman nog een kleine jongen was liet Jan van Blarcum op de werf zijn turfbok repareren. In die jaren hadden alleen van Blarcum en Gerrit Veenman een bok. Dirk Splint had een vlet. Hij was zandschipper



*F* een Turfschuit met een Emmerzeijl 7

Turfschuit met Emmerzeil

en haalde het zand uit de Scheiwal. Zo'n vlet met zand bracht ongeveer anderhalve gulden op. Dirk Winthorst (Smidje) en Gerrit de Kwant waren schippers van Jan van Blarcum, die een vervening had in de Bullewijk. De schippers brachten de turf naar Bussum, vanwaar ze naar Laren en Blaricum werd vervoerd. Ook werd turf opgeslagen op het Bergse pad, waar een wel dertig meter lange schuur stond. Dit was een open schuur van schroten, waar de turf stond te drogen. Deze schuur stond voor de molen aan de Horstermeer. Gerrit Veenman vervoerde rijshout, slieten, bonestaken en takkebossen. Hij had zijn schippers-affaire overgenomen van Kees Leurs, de oorspronkelijke eigenaar van de schipperij. Toen Gerrit nog schipper bij Kees Leurs was, verdiende hij vier gulden per week. Zijn werkdag begon dan 's morgens om vier uur en eindigde 's avonds om zes uur!

Na de houten bok kwam er een ijzeren boot, een aak. In 1914 liet Gerrit een motorschuit bouwen met een Kromhout motor. In de daaropvolgende oorlog was er weinig olie te krijgen en gebruikte hij het zeil weer. Langs het Bergerpad stonden hoge bergen kaphout uit de polder. Het hout werd nl. om de zes jaar gekapt. In de winter had Gerrit zo'n vijf man aan het houtkappen. Voor de takkebossen werd één cent betaald, voor een bos bonestaken eveneens. Als de "kappers" 's zaterdags afrekenden, kregen ze zo'n vier à vijf gulden in handen (maar de huurprijs van b.v. de twaalf huizen bedroeg toen vijftig cent per week).

Het gekapte hout uit de polder stond eerst nog een jaar te drogen langs het Bergerpad en werd dan door Gerrit Veenman opgehaald. Hij bracht het bij de bakkers, die hun ovens nog met takkebossen stookten, tot aan Ouderkerk en Amstelveen toe met zijn aak. Verder ging het vervoer per handkar, vijftig à zestig bossen op een kar. De bakkers betaalden hem dan vijf cent voor een takkebos. Voor dit bedrag werd het hout dus gekapt, opschelven gezet, een jaar bewaard, op de schuit geladen, vervoerd, overgeladen op een handkar

en thuisbezorgd!

Al vóór de tweede wereldoorlog werd er geen hout meer gekapt. Het beeld van de polder veranderde hierdoor geheel, het was er voordien heel wat kaler dan nu. Een ander soort scheepjes waren de bootjes van de "manen"vissers. Zestig jaar geleden was het water in de polder nog vol met "manen", ook krabbescheer geheeten (*stratiotes aloides*). Deze waterplant groeit alleen maar in voedselarm water. In zomer en najaar kwamen elke dag speciale manenvissers uit Kortenhoeve en Ankeveen met hun schouwtje, een bootje dat Piet Veenman karakteriseert als "een soort uitgeholde boomstam". De manen werden als meststof verkocht, o.a. aan de buitens in 's-Graveland.

Al vóór de eerste wereldoorlog, in 1914, was de "Helling" geheel vervallen en werd er niet meer gewerkt. Omstreeks 1912 kwam de heer Schaap uit 's-Graveland door de Herenwegse vaart -die toen veel breder was dan nu- door de oude sluis bij de Horstermeer met zijn bootje om dit op de "Helling" te laten herstellen. Bij de werf aangekomen bleek deze al te zijn opgeheven. De oude heer Booy was al overleden en Schaap kon onverrichterzake weer naar 's-Graveland terugvaren. En deze vergeefse tocht markeerde nog eens het definitieve einde van de "Helling", de laatste scheepswerf in ons dorp.

B.J.van der Kolk



## DORSCHERVEEN

Bij het onderzoek naar de geschiedenis van de Kortenhoefse watermolens stuitte ik op de naam Dorscherveen. Binnen de grenzen van Kortenhoef lagen twee polders, nl. de Kortenhoefse polder, later de Grongse polder genoemd, en de Dorscherveense polder. Deze laatste polder werd bemalen door de Dorscherveense molen. Deze molen stond in de hoek die de (Zand)Zuwe met de Kleizuwe maakte.

### Dorscherveen, een zelfstandige nederzetting?

Deze gegevens riepen de volgende vragen op: Wat was Dorscherveen en waar heeft het gelegen?

Voor een antwoord op deze vragen moeten we heel ver terug in het verleden, nl. naar de middeleeuwen. De eerste vermelding van Dorscherveen vinden we in een latijns charter, wat gedateerd is op 8 mei 1235.

We lezen het volgende:

- Dat bekend zij aan allen, die een blik werpen
- in het onderhavige stuk, dat op eenstemmig besluit van het kapittel van St.Maria te Utrecht
- en van Heer Krijgsman Gijsbert van Amstel door
- middel van een rechtsgeldige grensbepaling, die
- plaatsgevonden heeft, afgeschijden zijn de
- grenzen van de tiendplichtige percelen van Curtenhoven (Kortenhoef) behorende tot hetzelfde
- kapittel van de grenzen van de tiendplichtige
- percelen van Durscinrevene (Dorscherveen) van
- voornoemde Heer Gijsbert van Amstel.

Waar die grens tussen Kortenhoef en Dorscherveen heeft gelopen wordt niet vermeld.

Toch is dit stuk voor de geschiedenis van Kortenhoef erg belangrijk. Het leert ons namelijk, dat Dorscherveen in handen was van de Heren van Amstel en derhalve niet onder Stichts beheer viel. Onder Floris V (1254 - 1296) gaan de gebieden van Amstel deel uit maken van

de Grafelijkheid Holland. Kortenhoef, in handen van het kapittel van St. Marie, was Stichts (Utrechts) gebied.

Kortenhoef omvatte in die tijd dus een aanzienlijk kleiner gebied dan nu!!

Of Dorscherveen daadwerkelijk een zelfstandige, bewoonde nederzetting is geweest is niet met zekerheid te zeggen. Het feit dat Dorscherveen in 1235 tiendplichtig was, wijst wel in die richting. In de rekeningen van de Grafelijkheid Holland uit de eerste helft van de veertiende eeuw vinden we de bedragen aan tijns en tienden (zeg maar belastingen), die Dorscherveen afdroeg, terug.

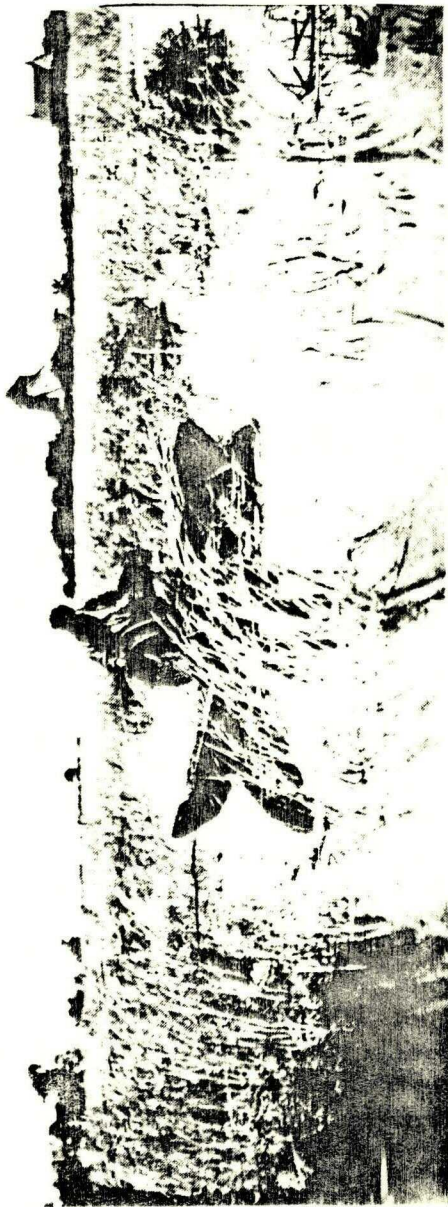
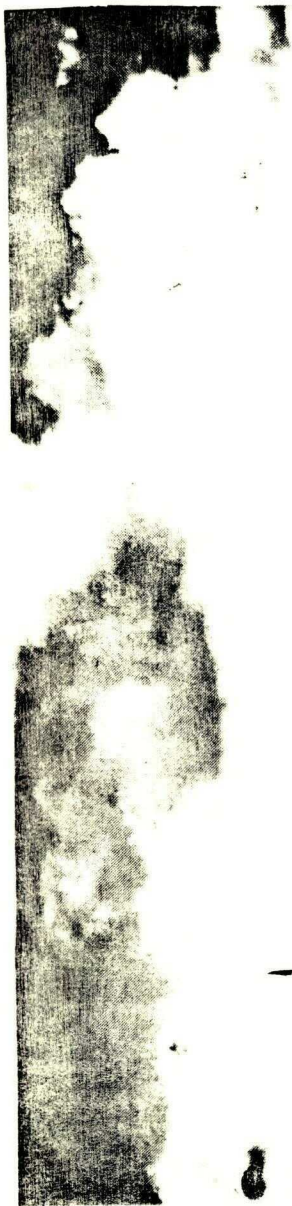
Misschien dat de gehuchten Riethoven en Rade, die volgens de Bont vroeger in Kortenhoef zijn opgegaan, iets met Dorscherveen te maken hadden. De grenzen van Dorscherveen werden gedeeltelijk gevormd door zg. Raden en de naam Kromme Rade vinden we nog steeds in het gebied. Meer dan vage veronderstellingen zijn dit echter niet. Over gehuchten als Riethoven en Rade heb ik in archieven (nog) nooit iets kunnen vinden.

#### De samenvoeging met Kortenhoef

Wanneer Dorscherveen bij het gerecht Kortenhoef is gevoegd is niet precies bekend.

Volgens de Bont, die schrijft over Dorscherveen (waarvan hij overigens denkt dat het de nog bestaande Dorscherwaard bij Vreeland is), is Dorscherveen wellicht bij de verbeurdverklaring van de goederen van Gijbrecht van Amstel, naar aanleiding van de moord op graaf Floris V in 1296, in handen van het kapittel van St. Marie gekomen.

Waarschijnlijk is deze veronderstelling niet juist, want in 1308 heeft Dorscherveen tijns en tienden afgedragen aan de graven van Holland en moet het gebied dus nog Hollands geweest zijn.



De Noordwest hoek van Dorscherveen, met op de achtergrond de Dorscherveense molen (Gabriël). Rechts het huis bij Fort Kijkuit. In de boot visser Jan v.d. Velden. Foto gemaakt voor de aanleg van kanaal en Vreelandse weg (+1930).  
Foto Miché.

In 1345 droeg Dorscherveen naast de tijns en tienden ook korentienden af aan de graven van Holland. Daar het om aanzienlijke bedragen ging, kunnen we vaststellen dat de bevolking van Dorscherveen zich op vrij grote schaal bezig hield met het verbouwen van graan. Ruim 600 jaar later zou het grootste gedeelte van Dorscherveen (nl. De Wijde Blik) een grote watervlakte zijn met een bodem die vaak op tientallen meters onder het maaiveld van weleer ligt

In 1310 werd Kortenhoef door het kapittel van St. Marie verpacht aan Sweder van Zuylen, Heer van Abcoude. Waarschijnlijk bestond er toen al een zekere verbinding tussen Dorscherveen en Kortenhoef.

In 1342 schijnt dit in elk geval zo te zijn. In dat jaar wordt nl. een grensgeschil beslecht tussen

- den heer van Abcoude ende sinen luden van
- dorskeveene ende van cortehoven op diene zijde
- ende heren ameljs van minnen ende sinen luden
- van der loesdrecht op die ander zijde.

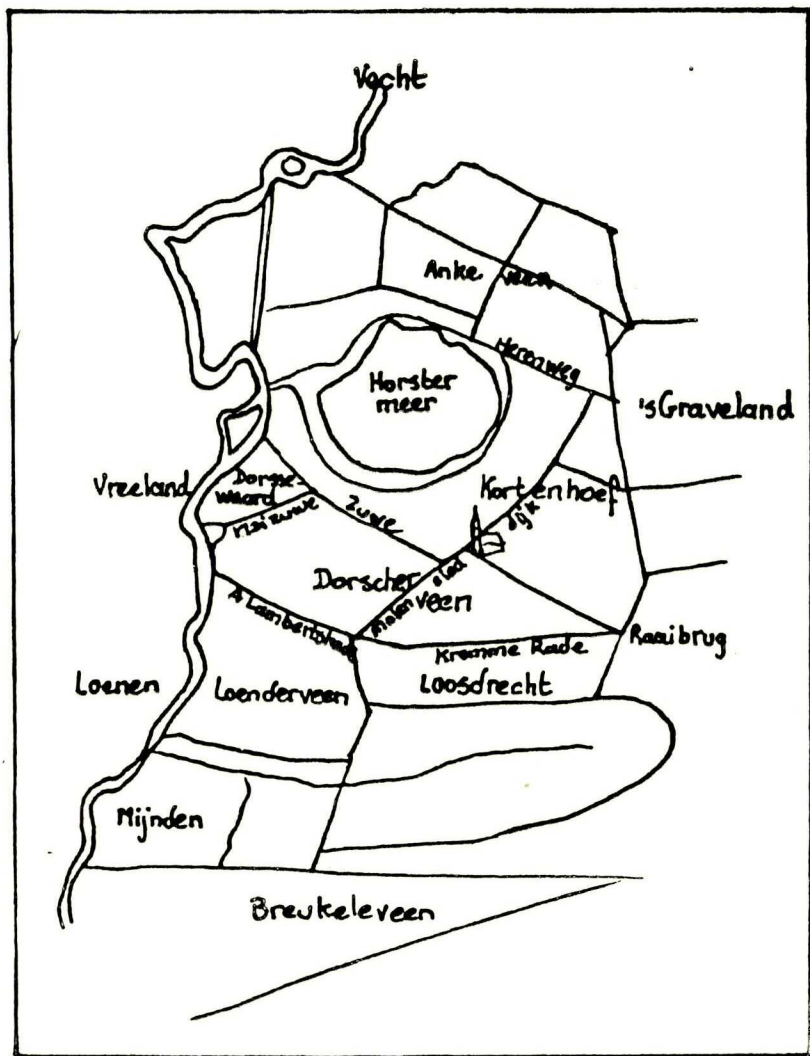
Daar Dorscherveen tussen Kortenhoef en Loesdrecht heeft gelegen, maar er desondanks sprake is van Kortenhoef, schijnt Dorscherveen op de een of andere wijze iets met Kortenhoef te maken hebben gehad.

Als het kapittel van St. Marie in 1380 het gerecht, tijns en tienden van enkele ambachtsheerlijkheden, waaronder o.a. Ankeveen en Kortenhoef, opnieuw verpacht, is er in de overeenkomst ook sprake van het gerecht Dorscherveen.

Dorscherveen was toen dus wel in dezelfde handen als Kortenhoef, maar was nog wel een apart gerecht.

We kunnen dus concluderen dat Dorscherveen tussen 1345 en 1380 in handen kwam van het kapittel van St. Marie en derhalve niet meer onder de Grafelijkheid Holland viel.

Hoe dit precies heeft plaatsgevonden is niet bekend. Wel is bekend dat de graven van Holland en de bisschoppen van Utrecht in die tijd nogal eens met geweld gebieden van elkaar in bezit namen, met name in de grensgebieden.



De reconstructie van Dorscherveen, in het zuiden van het huidige Kortenhoef.

Natuurlijk kan er ook sprake geweest zijn van een gewone grenswijziging of een gebiedsruil.

### De grenzen van Dorscherveen

Uit de periode waarin Dorscherveen een "zelfstandige nederzetting" was, stammen geen kaarten. Toen in de 16<sup>e</sup> en 17<sup>e</sup> eeuw de eerste kaarten van dit gebied werden gemaakt, was Dorscherveen reeds lang in Kortenhoeve opgegaan. De naam "Dorscherveense Polder" bestond nog wel, maar deze naam vinden we op oude kaarten niet terug. Toch zijn er wel gegevens over de grenzen te vinden, zodat we de ligging van Dorscherveen nog wel kunnen reconstrueren. De eerste aanwijzing vinden we in 1342. Uit het grensverschil tussen de Heer van Abcoude en Amelis van Mijnden, waarvan zoëven al sprake was, blijkt dat Dorscherveen grenst aan Loosdrecht en Loenderveen.

In een stuk uit † 1430 vinden we deze grens nog eens bevestigd. We lezen:

- Item is deselve heerlicheijt (Loosdrecht) met
- den thijens voors naest gelegen aen de noort-
- sijde die van dorscheveen ende dat gerecht
- van cortehouff ende twijsschen hen beide leijt
- een gescheijtsloet die geheeten is een rade.

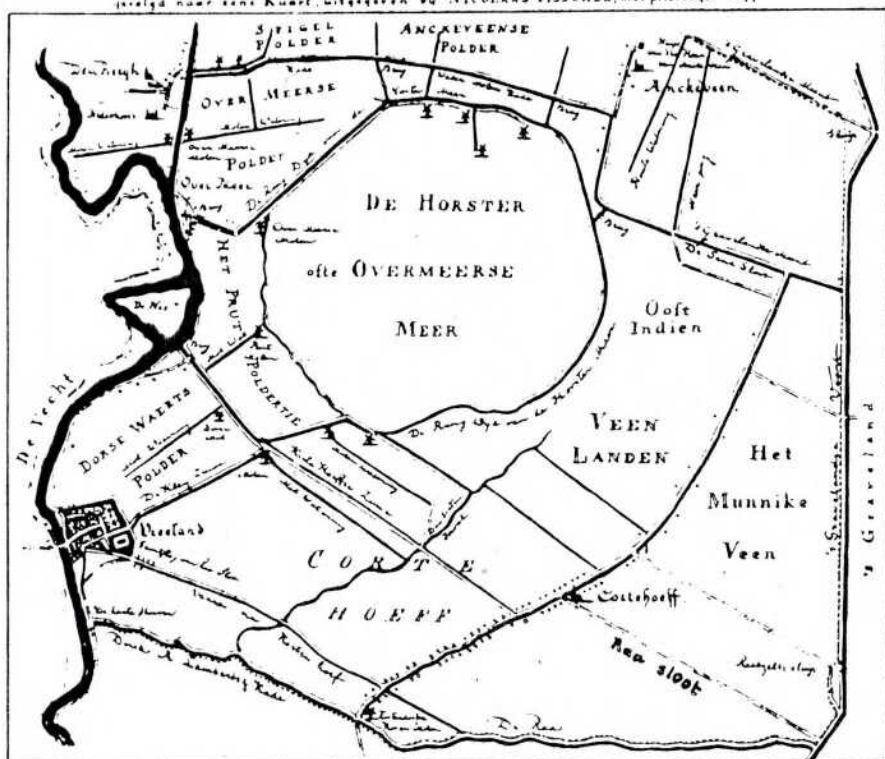
De zuidgrens van Dorscherveen was dus wat nu Dirk A.Lambertskade - Kromme Rade is.

Het stuk leert ons bovendien dat Dorscherveen onder het gerecht Kortenhoeve viel en dus blijkbaar geen zelfstandige nederzetting meer was. Dit vinden we bevestigd in de oudste stukken van het gerecht Kortenhoeve, die stammen uit de eerste helft van de 16<sup>e</sup> eeuw, die veelal beginnen met:

"Wij ----- Schout en schepenen van Kortenhoeve en Dorscherveen ----- enz."

Wat de noordgrens betreft, weten we dat de dorscheveense molen vlak onder de Zuwe stond. De Zuwe als noordgrens ligt dus voor de hand. Een bevestiging

Het Horster Meer en zyne omgeving op het einde der zeventiende eeuw  
 (getygd naar zyne Kuort, uitgegeven by NICOLAAS VIZZACHER, met privilegie 1077)



Op deze kaart uit + 1770 is duidelijk de Raa-sloot die liep vanaf de kerk tot de Ra-brug, te zien.

hiervan vinden we in een stuk, gedateerd 7 juli 1592:  
-de suiwen daer die Cortehouffsche lande  
-scheijden die dorscheveensche lande.

De Zuwe ging (in tegenstelling tot de Vreelandse weg nu) vanaf de Kortenhoefsedijk niet verder oostwaarts. We missen nu dus nog een grens vanaf de Kortenhoefsedijk naar de Rade (Emmaweg - Koninginneweg).

Als we oude kaarten bekijken zien we twee nog bestaande wegen vanaf de Kortenhoefsedijk naar het oosten lopen, nl. de Meent (Kerklaan) en het Oppad. Op sommige kaarten zien we echter nog een derde lijn. Deze lijn liep van iets ten zuiden van de N.H.kerk naar de Raaibrug, aan het einde van de Kromme Rade. Bij deze lijn staat te lezen "Ra-sloot". Een Ra (of Rade: Raai) werd eertijds gebruikt als landmetersterm en werd gebruikt om de grenslijn van landeigendom aan te geven.

Het lijkt mij dus zeer waarschijnlijk dat deze lijn een gedeelte geweest is van de grens tussen Dorscherveen en Kortenhoef.

We kunnen dus uiteindelijk concluderen dat Dorscherveen ongeveer geweest is, wat nu Wijde Blik, het Hol en de Suikerpot is, dus de zuidkant van Kortenhoef, aan beide zijden van het Moleneind.

### De Dorscherveense Polder

Kortenhoef heeft heel lang bestaan uit twee polders, de Kortenhoefse polder en de Dorscherveense polder. De oorzaak hiervan komt wellicht voort uit een gescheiden ontwikkeling van Kortenhoef en Dorscherveen.

De naam Kortenhoefse polder werd rond 1600 vervangen door de naam "De Grongse Polder". Waarschijnlijk was de naam Kortenhoefse polder, als slechts een gedeelte van Kortenhoef, wat verwarrend.

Ondanks het feit dat Dorscherveen in Kortenhoef was opgegaan en de Dorscherveense polder waterstaatkundig reeds voor 1596 een eenheid vormde met de Kortenhoefse polder, hadden de beide polders in de 17<sup>e</sup> eeuw nog een



G O R T E N H O E F.

**O**ngelden, foo Reele als Perfonele, over den  
Jare 1733, zoo die betaalt moeten worden  
by *Volk bouweren*

Fol. 27 Aan handen van den Schout **CLAAS POOCK**,  
als Gadermeester.

Fertelveek voor	Acker	eynd Binnelandfe			
Onkoffen, yder Acker in Dorleveen		komt	f	---	---
Voor <i>1/2</i> Acker		eynd Binnelandfe			
Grong, yder Acker <i>1 3 0</i>		komt	f	---	---
Voor	Acker	eynd Molergeld yder Acker	tot		
	komt		f	---	---
Voor	Mergen	Roeden Molergeld in de Grong,			
yder Mergen <i>1 2 4</i>	komt		f	---	---
Voor de Quota in de Dorps of Buurlaaten			f	---	---
Voor het Gadergeld tot 6 duyten de gulden			f	0	10
Voor 't Billet en Segel			f	0	12
			Somma	f	14
					10
					10

Overgelevert op den

Den Inhoud deses voldaan  
op den 2 May 1733

14 10 10  
1 9 6  
10 0 0

*Cl. Poock*

In dit stuk uit 1733 zijn de namen Dorseveen en de Grong nog steeds in gebruik.

eigen bestuur. Eén en ander blijkt o.a. uit de rekeningen van de in de 17<sup>e</sup> eeuw gebouwde molens. Elke post in die rekeningen werd uitgesplitst in een gedeelte, op te brengen door de Grongse polder en een gedeelte, op te brengen door de Dorscherveense polder.

In 1713 wordt een nieuwe molenbrief (of schouwbrief) opgesteld. Hierin wordt de naam van de polder ("Dortseveense en Grongse Polder tot Cortenhoef") vervangen door "De Polder van Cortenhoef". Toch verdwijnt het onderscheid nog niet helemaal. Het bestuur van de polder wordt gevormd uit vijf molenmeesters, drie uit de ingelanden van Dorseveen en twee uit de ingelanden van de Grong.

Ook de naam Dorscherveen verdwijnt na de molenbrief van 1713 nog niet definitief. In tal van archiefstukken uit de 18<sup>e</sup> en begin 19<sup>e</sup> eeuw, zoals in pachtovereenkomsten, komen de namen de Grong en Dorseveen nog voor. Ook in de stukken over de molenlasten worden de kosten tot in de eerste helft van de 19<sup>e</sup> eeuw gescheiden voor de Grong en voor Dorseveen.

Als op 26 januari 1842 een nieuwe molenbrief van kracht wordt, vinden we de namen de Grong en Dorseveen niet meer terug. Ook in andere officiële stukken zijn ze in de loop van de 19<sup>e</sup> eeuw verdwenen. Het einde van Dorscherveen. Een naam die vele eeuwen bij iedereen in deze omgeving bekend was.

Nu is er praktisch niemand die er ooit van gehoord heeft. Niets herinnert er nog aan, alleen nog wat "stoffige" archieven.

Jan Immerzeel

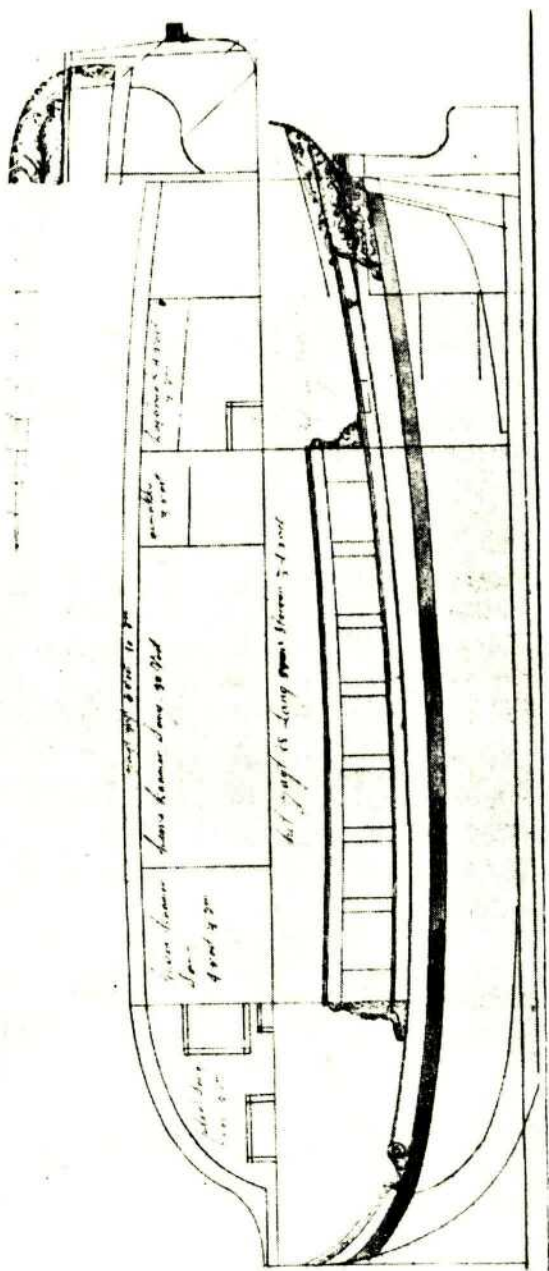
#### Bronnen

Rijksarchief Noord-Holland, Haarlem  
Rijksarchief Utrecht, Utrecht  
B.J.M.de Bont - De Ambachtsheerlijkheid Kortenhoef  
Archivalia collectie de Vaart te Hilversum  
Oud archief gemeente (+polder) Kortenhoef, te 's-Graveland

## HET JACHT VAN DE 's-GRAVELANDSE HOOFDINGELANDEN

Het is duidelijk dat in de Polder - 's-Graveland goed voor de waterhuishouding moest worden gezorgd. Reeds dadelijk in 1634 kregen de zes hoofdingelanden -die het hoogste gezag in de polder uitoefenden- het recht om een dijkgraaf en drie heemraden te belasten met de waterstaatkundige taak. Twee jaar later mochten eigen "keuren" worden vastgesteld. Wisselende keuren zullen voortaan regelen, hoe polder en dorp "keurig" moeten blijven. Het woord "keur" is verwant met kiezen, dat wat uit een verscheidenheid als het beste is gekozen of verdient te worden gekozen. (Een "keur" van spijzen: uitgekozen, uitgelezen spijzen). Zo krijgt "keur" ook de betekenis van verordening, reglement, de beste bepaling om een gemeenschap goed te laten functioneren.

Op het naleven van die bepalingen moest natuurlijk worden toegezien en zo is in de keuren ook vastgelegd, dat jaarlijks één- of tweemaal "de Schouw zal worden gedreven" over de Vaart, de sloten, het jaagpad, de wegen enz. enz. Alle ingelanden en ingezetenen moeten vooraf alles zuiveren van riet en ruigte, de kanten en wallen ophalen.... en zo gaat dat dan verder, regel na regel. De inspectie werd gedeeltelijk te water gehouden. Maar het zitten in een open boot zinde de heren dijkgraaf en heemraden slechts matig. Regen en wind konden ruwe tegenspelers zijn. In de vergadering van de hoofdingelanden op 12 januari 1766 wordt dan ook geopperd, dat de aanschaf van een overdekt vaartuig wenselijk is. Men kan er een kopen of laten bouwen en de gezamenlijke hoofdingelanden zullen voor de kosten van de "glaze chaloup" staan. De heren A.Bicker en S.Dedel moeten maar eens op informatie uit bij Mostert, de schipper van niets minder dan het jacht van de Westindische Compagnie. Dat ze bij hem aan het juiste adres zijn, blijkt uit het present van f 31,10 dat voor hen geboekt staat. In de juni-vergadering brengt Mr.Dedel verslag uit van hun werkzaamheden. Ze hadden niet een passend



Werktekening in het Rijksarchief te Haarlem

vaartuig kunnen vinden en daarom aan de scheepstimmerman Cromhout te Amsterdam opdracht gegeven er een te bouwen. Het jacht was al zo ver klaar, dat het voor de schouw kon worden gebruikt!

Dank zij de bewaard gebleven tekening, rekeningen en notulen\* kunnen we ons het jacht en zijn inrichting precies voorstellen

Er kwamen heel wat vakmensen aan te pas, timmerman, koperslager, schilder, glazenmaker, zeilmaker, zadelmaker en.... Juffrouw Post!, de "behangsel- en matrassen-(zitkussens)maakster". Een belangrijk personage in dit geheel, want zij zorgde er voor, dat de heren het in de zeegroen geschilderde "heere kaamer" even comfortabel hadden als in hun herenkamer in de buitenplaats of 't grachtenhuis te Amsterdam. En als we de inventaris van het serviesgoed en glaswerk nakijken en we stellen ons voor hoe zij met spijs en drank werden gevuld in de "mijde kaamer", dan is het duidelijk dat het hen aan niets ontbrak. Voor eventuele koude voeten zorgden de kooltjes vuur in de zes stoven. "Moriaan" (waarschijnlijk de grote tabakspot van blauw-wit aardewerk met de afbeelding van een rokende moriaan er op en voorzien van een koperen deksel) en "tabaksconfoor" geven ons het beeld te zien van de behaaglijk dampende dijkgraaf en heemraden.

In het jacht dat vierendertig voet lang en ruim acht voet wijd is, neemt de heere-kaamer met haar lengte van tien voet dan ook verreweg de grootste plaats in. De mijde-kamer moet het doen met ruim vier en de "gemakken" met drie voet. De ruim zes voet hoge "tent" bestaat uit deze drie vertrekken.

Het is aantrekkelijk om ons voor te stellen, dat over de bouw en inrichting van het luxe vaartuig ook uitvoerig werd gepraat op een avondvisite bij Mevr. de Wed. Bicker-Pels. Haar echtgenoot was twaalf jaar dijkgraaf geweest. Zij voerde op "Schaep en Burgh" een grote staat. Dat zij er alles van wilde weten en toen sponstaan zei: "Dan zorg ik voor het tafelservies en twaalf vorken en messen". En zij koos voor de schotels en vijf-

\* Rijksarchief te Haarlem



Mevrouw J.S.Bicker - Pels

tig borden fijn porselein uit en de twaalf zilveren vorken hadden ivoren heften en de messen dito. Jhr. J. F. Backer die ons dit laatste vertelt, \* kan niet nalaten -stellig fijntjes glimlachend- er bij te schrijven, dat Mevr. Bicker haar schenking deed "misschien ook wel in de hoop, dat zij nu en dan eens van het vaartuig zou mogen gebruik maken".

Waarom ook niet?

Men voer onder "de Prinse-vlag". Wat Albert Hardenberg de vlaggenmaker voor f 33,80 leverde, is te mooi om te lezen dan dat ik het niet zou overnemen.

"Gelevert een Prinse vlag onder en boven Prinse van alderbest dubbelt vlagdoek  $5\frac{1}{2}$  cleet (doek) met linte en vranje,

een dito wimpel met vergulde cnope en hartje,

een Prinse vleugel  $1\frac{1}{2}$  cleet,

een vergulde cnoop op de vlagstok,

een dito op de mast,

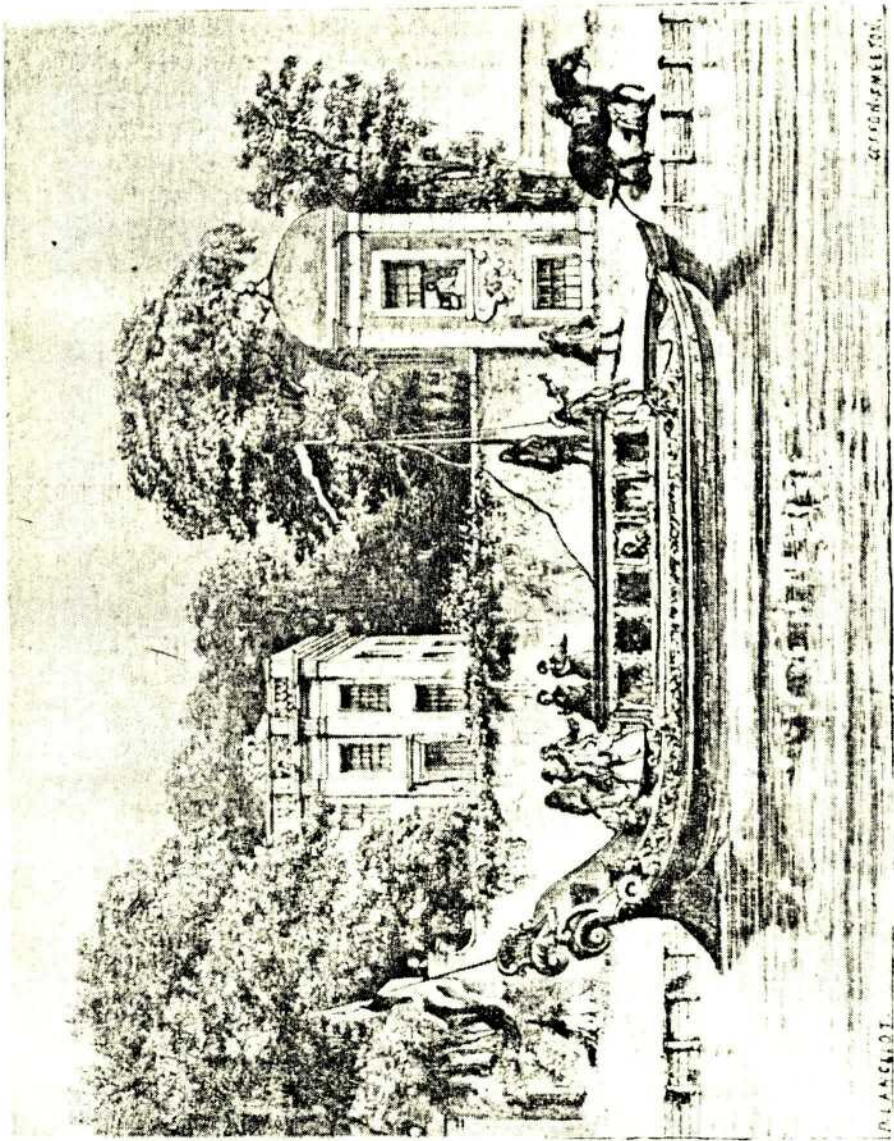
een vergult walvisbeen hek (houder)".

Een klein jaar later krijgt hij de opdracht om ook nog "een vlag vleugel met een wimpel met het wapen van Schravelandt" te schilderen.

Als de glazen chaloup voor de eerste maal door de Vaart glijdt met haar sierlijk snijwerk aan voor- en achterstevan, langs de kajuit en op het roer, het orange-blanche-bleu breed uitwaaiend op de zomerwind en alle kleuren diep en glanzend in de zon, men door de heldere ruiten de heren deftig in-het-pak in "de tent" ziet zitten, terwijl schipper Gerbrand Kruijff op z'n paasbest aan het roer staat, kijken vele 's-Gravelanders hun ogen uit.

Het geheel had dan ook de voor die tijd lieve duit van f 2841,12 gekost. Daarbij waren inbegrepen de kosten van het schuitenhuis. Dat was vanzelfsprekend onmisbaar en het werd gebouwd in de kerkvaart naast het kerkhof. Ook zat de post voor het drukken van het reglement er in. Dit reglement gaat er van uit, dat het jacht "in-sonderheyt was aangelegd tot gemak van de Heeren tot

\*"Schaep en Burgh te 's-Graveland", Amsterdam 1903; in 1975 uitgegeven door de Vereniging tot behoud van Natuurmonumenten.



GEORGE MEELER

J. VAN DER WEGE

Houtenrugel

1873

Zo mooi was het niet, maar het 's-Gravelandse jacht mocht er zijn!  
(Uit J. ter Gouw, De oude tijd, A.C.Kruseman, Haarlem 1873)



het voeren harer Schouwen". Maar het zou toch jammer zijn om het verder ongebruikt in het schuitenhuis te laten liggen. Pleziertochtjes lagen voor de hand. En ook bij het vertrek naar Amsterdam in de herfst en in het voorjaar, als men weer de buitenplaatsen ging betrekken, kon het prachtig dienstdoen; het was voorzien van een laadruim. De familie's hoefden dan geen gebruik te maken van de publieke veerschuiten-dienst op de stad (Jhr. J. F. Backer t. a. p.). Wij moeten echter niet denken dat een boodschap bij de schipper voldoende was om het jacht op de verlangde tijd voor de Plaats aan de stijger te zien liggen. Ten eerste mochten alleen de hoofdingelanden met hun vrouwen, kinderen, loge's en zij, die in aanmerking kwamen om hoofdingeland te worden, het jacht gebruiken. Anderen slechts in geval van ziekte of nood. Maar.... men moest dan eerst aan de oudste hoofdingeland die in het dorp aanwezig was een "biljet van concessie en ordre" vragen, dit bij de schipper laten afgeven; zonder het biljet mocht hij ten enenmale niet met het jacht varen.

De betaling voor particulier gebruik wordt secuur geregeld. Uiteraard draagt de schipper de zorg voor het vaartuig. Het moet (evenals het schuitenhuis) 's nachts altijd gesloten zijn, bij bekwaam weer worden gelucht, met de meubelen behoorlijk worden schoongehouden en altijd gereed zijn tot gebruik.

Men heeft er niet lang plezier van gehad.

De Franse Revolutie breekt uit en al in 1795, het eerste jaar van de Bataafse vrijheid, wordt het college van hoofdingelanden door de Provisionele Representanten van het volk van Holland afgezet. Al zijn charters, boeken en registers moet het overdragen aan het gemeentebestuur oftewel de municipaliteit van 's-Graveland. Het jacht? Het wordt in 1803 verkocht. Het cadeau van Mevr. Bicker is niet in de koop begrepen en wordt ergens opgeborgen. Maar hoe gaat zulks?

's-Graveland is in 1814 vrij en de hoofdingelanden nemen in 1815 hun bestuursfunctie weer op zich (het gemeentebestuur blijft naast hen bestaan). En dan vermeld-

den de notulen van de vergadering op 16 april 1825:  
"De heer Backer rapporteert dat hij voor den verkoop van eenig oud zilver en porselein, afkomstig uit het gewezen jacht van H.I. ontvangen heeft de somma van f 60,30, waarop de penningmeester geautoriseerd wordt dezelve te incasseren en in de rekening van 1824 te brengen als onvoorziene inkomsten".

En dat is dan het slot van een verhaal vol kleur en genoeg, maar ook van de onvoorziene inkomst, dat het slechts een dertigtal jaren zou duren.

A.D. Wumkes

Noot

Dhr.J.R.Persman heeft in "Holland", regionaal historisch tijdschrift 5e jg. nr.5, oct. 1973 een artikel over "Het jacht van 's-Graveland" gepubliceerd, waarin volledige rekeningen en "Reglement en ordre omtrent het opzicht ende gebruik van het jacht".

## ONBEANTWOORDE VRAGEN

### De brand van 1790

Soms roepen stukken in het Rijksarchief te Haarlem vragen op, die tot dusver onbeantwoord zijn gebleven. Zo heeft op 20 juni 1790 te 's-Graveland een brand gewoed. En maar niet een spoedig geblust binnenbrandje. Voor een aantal ingezetenen is het een noodlottige dag (nacht) geworden. Zij hebben zo veel schade geleden, dat zij voor een gedeelte van hun bestaan zijn beroofd. Met voorkennis van de baljuw van Gooiland richten zij zich tot de hoofdingelanden van hun dorp. Zij vragen hem permissie of zij een beroep mogen doen op hun dorpsgenoten, die niet door dit onheil zijn getroffen. Zij moeten wel. Zonder hulp raken zij blootgesteld aan de uiterste armoede.

De H.H. J.A.Dedel en M.Alewijn verlenen hun die permissie op 3 juli 1790.

De Schout moet het nu verder regelen. Men wordt verzocht voor het inzamelen van de penningen te zorgen. De ramp die de ongelukkigen is overkomen, is niet voor ieder even groot, gezien vanuit de verschillende omstandigheden waarin men zich bevindt. De Schout heeft dan ook al overleg met hen gepleegd, dat de verdeling van het ingezamelde "na redelijkheid" zal plaatsvinden. Nu rest hem nog zich bij de "in- en opgezetenen van 's-Graveland te adresseren om enige liefdegaven ter hand te stellen aan de diender der Justitie".

Veldwachter Aart Harmse wordt met de inzameling belast. (Wij hebben zoveel mogelijk de woorden van het authentieke stuk gebruikt).

De bewoners van de buitens en de huizen aan de dorpsweg zullen hem stellig niet "ledig" hebben weggestuurd. De door de brand getroffen en zullen weer aan nieuwe bestaansmogelijkheden zijn geholpen.

Men zou nu echter zo graag willen weten:

Waar woedde de brand? Hoe groot was de omvang?

Hoeveel gedupeerden waren er? Wat was hun beroep?

En vooral: de oorzaak!

Men verwacht dat er op een kerkeraadsvergadering over gesproken is en dat de diakonie is bijgesprongen. Maar noch uit de kerkeraadsnotulen noch uit de diakonierekening wordt men iets gewaar, al kunnen onder de bedeelden natuurlijk wel slachtoffers van de brand zijn geweest. Maar zij staan niet als zodanig te boek. En al zal Ds. van Blijenburgh van harte hebben meegeleefd.

Waarom wij het U vertellen?

De redactie van onze periodiek wil U voorstellen een rubriek "Onbeantwoorde vragen" te openen. U zult ze t.a.v. de geschiedenis van onze drie dorpen ongetwijfeld hebben.

U hebt eens gehoord.... maar hoe is het nu precies?

U zou t.a.v. uw dorp willen weten.... misschien kunnen leden van "In de Gloriosa" U inlichten.

Zendt Uw vragen naar ons adres\*, zij zullen steeds in het eerstvolgende nummer worden geplaatst en -wie weet?- Iemand stuurt ons het antwoord, dat weer wordt doorgegeven.

Misschien krijgen wij het op onze vraag: wie weet iets, of heeft ooit iets gehoord over de brand op 20 juni 1790?

De redactie

\*Blz.1

## BOEKBESPREKING

W.I.Engel. De 's-Gravelandse paardetram.

De paardetram Hilversum-'s-Graveland 1887-1923

Uitg. Pirola, Schoorl, oktober 1985.

120 pag., foto's, prijs f29,75.

Het verschijnen van een boek, waarin zo'n belangrijk aspect van ons bestaan beschreven wordt als het vervoer en met name een stuk geschiedenis daarvan, is voor iedere historisch geïnteresseerde een evenement. En daar deze verhandeling niet alleen met grote deskundigheid is geschreven, maar ook met zorg en aandacht voor de vorm, denk ik dat zeer velen haar met stijgende belangstelling zullen lezen en bekijken. Want ook het kijk-aspect van dit boek is de moeite waard.

Gelukkig is het niet alleen een kijkboek geworden zoals zoveel historische en andere uitgaven van de laatste decennia, die met veel ijver bijeengebracht werden. Het onbevredigende van zo'n "kijkboek" is meestal, dat de verzamelaar van al dat moois (want dat is het dan toch wel) zich nauwelijks verdiept heeft in achtergronden of geschiedenis van zijn nostalgische voorkeur. Met het boek van de heer Engel is eerder het omgekeerde het geval: de vele en fraaie afbeeldingen zijn duidelijk functioneel, het verhaal illustrerend. Overigens is de heer Engel geen onbekende op het gebied van de tramgeschiedenis. Al eerder verscheen in de Pirola-reeks een succesvolle publicatie van hem over de Gooise stoomtram, beter bekend onder de naam "De Gooise moordenaar". Bij het lezen over onze eigen 's-Gravelandse paardetram valt het ook hier weer op, hoeveel nauwkeurig en geduldig speurwerk in archieven en bij allerlei instanties en particulieren voor deze informatie nodig was. En deze kennis wordt door de schrijver op een heldere en prettige wijze overgebracht in een veertiental hoofdstukken. Na een inlei-

ding over hoe men vroeger in het Gooi reisde, komt de ontwikkeling van het forensendorp Hilversum ter sprake door "de welvaartbrengende Oosterspoorweg".

In het volgende hoofdstuk neemt de geschiedenis van de Tramwegmaatschappij, die op 9 februari 1887 werd opgericht, een aanvang. Aangezien al in 1885 de heer H.L.Geveke een concessie-aanvraag indiende bij het gemeentebestuur van Hilversum, is het nu dus honderd jaar geleden, dat de geschiedenis van onze paardetram begon.

De volgende hoofdstukken gaan uitvoerig in op de verleende concessies als ook op de moeilijkheden die overwonnen moesten worden, zowel op technisch als op verkeersgebied. Kostelijk zijn de talloze anecdotische herinneringen die je vrijwel in ieder hoofdstuk tegenkomt. "De ondergang van de paardetram" en "De laatste rit van de paardetram" doen ons realiseren, dat men nog niet eens tot de oudsten van onze dorpen behoeft te behoren om deze afsluiting van een periode nog te hebben beleefd. Ik denk, dat ook deze lezers het boek zeker niet teleurgesteld zullen neerleggen.

De uitgave is op de bekende lofwaardige wijze door de uitgevers verzorgd. De prijs voor een dergelijk boek is verrassend laag.

Als enige wens zou ik willen noemen: een naam- en zakenregister, waarvan het ontbreken bij een dergelijk werk toch wel een gemis is. Misschien dat dit nog eens overwogen zou kunnen worden voor een, zowel schrijver als uitgevers, van harte toegewenste spoedig noodzakelijke 2e druk.

B.J. van der Kolk

oktober 1985