HISTORISCHE KRING 'IN DE GLORIOSA'

Ankeveen • 's-Graveland • Kortenhoef

28e jaargang nr.1, Lente 2011

IN DE GLORIOSA

Historische Kring Ankeveen, 's-Graveland en Kortenhoef

28ste jaargang nr. 1, lente 2011

CIP-gegevens: Koninklijke Bibliotheek, Den Haag, ISSN: 027-829X

Doel: De Historische Kring heeft tot doel voorwerpen, afbeeldingen en archivalia betreffende de historie van de dorpen Ankeveen, 's-Graveland en Kortenhoef te verzamelen, te archiveren en ten toon te stellen en de belangstelling daarvoor te bevorderen.

Realisatie: Er is veel uit te zoeken, te verzamelen, te rangschikken en te publiceren. Bij al deze arbeid is uw hulp nodig, het zij door het verstrekken van informatie en/of materiaal en/of financiële steun.

Lidmaatschap:

De contributie bedraagt minimaal € 15,00 per kalenderjaar

Postbezorging van het periodiek buiten de regio kost € 6,00 extra en

losse nummers zijn verkrijgbaar voor € 4,00.

Redactie: Dhr. F.J. van Giessen, Reigerlaan 31, 1241 EB Kortenhoef

035 656 2390; giessen.f@online.nl

Auteursrecht voorbehouden; gehele of gedeeltelijke overname of reproductie van de inhoud van deze uitgave, op welke wijze ook, is zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteursrechthebbende verboden, behoudens beperkingen bij de Wet gesteld.

Inhoudsopgave

Onderwerp:	Pagina
Van het bestuur / Van de redactie	3
In dankbare herinnering: de heer Piet Neijsen	4
Een verslag van een wandeling, door Jan Veenman	6
Nescio en Kortenhoef, door Wim Kozijn	23
Een spoorwegstation nabij 's-Graveland? door Wim Fecken	28
Schenkingen	47
Colofon	48

Wij wensen u veel leesplezier

Van het bestuur

Sinds begin mei mogen wij beschikken over het voormalige kantoor van de ABN-AMRO Bank, aan de Dodaarslaan, in het winkelcentrum van Kortenhoef.

Ons bestuurslid de heer Bruin Wallenburg, beschikt over een uitgebreide verzameling geschriften en voorwerpen uit o.a. de periode 1940-1945 en heeft snel twee prachtige etalages ingericht.

Inmiddels is deze expositie alweer vervangen door etalages met als thema de plaatselijke bakkerijen en de scholen.

In de derde etalage hebben wij andere voorwerpen uit onze verzameling ten toon gesteld. Het is zeer de moeite waard eens te gaan kijken.

Van de redactie

Dit lentenummer van het Periodiek is vertraagd door opstapelende tegenvallers. Wij zullen de volgende uitgaven in kortere termijnen uitbrengen.

Rondom het einde van dit kalenderjaar verwachten wij weer op het gewenste schema te zijn.

Na de vakantie zal de werkgroep die tot taak heeft het Periodiek kritisch te bekijken en verbeteringen aan te brengen bijeen komen voor overleg.

Het streven is nog dit jaar tot aanpassingen van het Periodiek te komen.

Wij danken de schrijvers voor hun bijdragen en houden ons aanbevolen voor nieuwe artikelen.

In dankbare herinnering:

Piet Neijsen

Op 8 februari 2011 is in zijn woonhuis aan de Rijck Loeverehof in Kortenhoef, de heer Piet Neijsen overleden.

Piet was erg betrokken bij het plaatselijke verenigingsleven.
Hij was onder meer actief bij de muziekverenigingen Amicitia en BMOL, carnavalsvereniging De Turftrappers en het Dorpshuis De Dobber.

In 1987 ontving hij daarvoor erkenning, toen toenmalig burgemeester W. Kozijn hem de versierselen behorend bij de Orde van Oranje Nassau mocht uitreiken.

In onze Algemene Ledenvergadering in maart jongstleden hebben wij Piet herdacht, in zijn hoedanigheid van jarenlang actief lid van onze Historische Kring.

Piet heeft, door voor de koffie te zorgen, veel bestuursvergaderingen ondersteund en hij was zeer actief bij de verbouwing en inrichting van ons huidige gebouw.

Samen met anderen heeft Piet activiteiten opgezet en uitgevoerd in het "Comité Bouwstenen voor de Gloriosa".
Een blijvende herinnering daaraan is de cheque die dat Comité op 8 maart 1996 aan ons bestuur overhandigde en die sindsdien - mooi ingelijst - het portaal van ons gebouw siert. Het daarop vermelde ingezamelde bedrag bedroeg maar liefst *f* 32.617,26!!!

Nog dagelijks genieten wij van ons prachtige gebouw en profiteren wij van de inzet van Piet en zijn medewerkers.

Tot op het laatst liep hij nog zijn wijk met ons Periodiek.

Op de foto van links naar rechts de heren Piet Neijsen, Evert Roukens, Jan Immerzeel jr en Thimo Veenman, in het gebouw van onze Historische Kring werkzaam in het jaar 2001.

++++++++++++++

Treffend is de tekst op zijn rouwkaart:

"Hij heeft genoten van het leven en wij van hem".

Piet is 80 jaar geworden.

Wij zijn hem dankbaar voor zijn enthousiasme en zijn verdiensten voor de maatschappij in het algemeen en onze Kring in het bijzonder.

In onze herinnering zullen wij nog lang van de goede mens Piet Neijsen genieten.

Wij hopen dat alle goede herinneringen aan Piet de pijn van zijn afscheid, voor hem die van hem hielden, zullen verzachten.

Hierbij treft u het derde vervolg aan, van een verslag dat is opgemaakt door de heer Jan M. Veenman.
In de eerste aflevering startte men een wandeling op 31 juli 1400, vanuit Nederhorst den Berg via Ankeveen en Gravelant naar Hilversum.
Inmiddels is de wandeling al enkele eeuwen gevorderd

DOOR DE WIND

Waarschijnlijk was vóór 1600 het geologisch oerbeeld van het Gooi (waaronder 's-Graveland en directe omgeving) nog duidelijk in het landschap te herkennen. Sinds men echter is begonnen met het op grote schaal afgraven van veen en zand verdween het oude landschap totaal. Het oude reliëf maakte plaats voor een landschap "zo plat is als een dubbeltje". *"Kon het landschap maar eens praten en vertellen wat zich in 's-Graveland, Kortenhoef, Ankeveen, Naarden en Weesp allemaal heeft afgespeeld"*, verzucht ik wel eens.
Wat zouden wij allemaal te weten komen? Boeiende verhalen, verhalen vol ergernis en bitterheid, maar ook vele van dapperheid en romantiek. Concreet betekent het dat we ons in zekere mate moeten behelpen met de beschikbare gegevens en dat volledige kennis omtrent de ontwikkeling van het landschap en de invloed die de mens hierop heeft gehad te eenmale zal ontbreken.

"Waarom was eigenlijk deze betrekkelijk smalle strook zand aan de rand van het Hollandse veen juist zo geschikt voor ophoogzand en was het niet elders in een misschien minder omstreden gebied in het Gooi van gelijke of misschien nog wel betere kwaliteit te vinden?"

Om een antwoord op deze vraag te kunnen geven, gaan we terug naar de vroegste geschiedenis van de streek. De strook die in de 17de eeuw voor een deel werd afgegraven en reeds eerder bekend stond onder de oude naam "Gravelant", neemt een soort overgangspositie in tussen de hoge zandgronden van het Gooi in het oosten en de Hollandse laagveengebieden in het westen. Reist u maar eens vanuit Kortenhoef of Ankeveen naar het oosten richting Hilversum. Het hoogteverschil is opmerkelijk.
Heerlijk is het bijvoorbeeld om in omgekeerde richting met de fiets vanuit Hilversum richting 's-Graveland te rijden. Vele honderden meters lang zoef je dan als vanzelf naar beneden. Neem daar nu niet de drukke

's-Gravelandseweg voor, maar bij voorkeur een van de lanen in het veel rustiger Trompenberg. Blijf echter oplettend want ook in dit prachtige gebied van lanen en parken heeft verkeer van rechts nog steeds voorrang.

Het hoogteverschil is het gevolg van de vorming van stuwwallen uit rivierzand gedurende de voorlaatste ijstijd. Deze stuwwallen vormden een, tot dertig meter boven N.A.P. gelegen, centrale heuvelrug. Met het smelten van het ijs ontstonden, vooral op de westelijke heuvelrug geleidelijk, dalende zandvlakten. In het laatste ijstijdperk trad een periode in van zware zandstormen die voornamelijk het lichte zand achterlieten in lager gelegen stuwwallen. Hier kon het zandpakket soms meer dan twee meter dik worden. Omdat de wind de korrelgrootte reeds behoorlijk had gesorteerd, was dit homogene zand zonder grind en storende klei- en veenlagen, ideaal voor de doelstellingen van de Amsterdamse kooplieden.

OP DE LANTSCHEYDINGH

Het Gooise zand, dat bij de ontginning werd afgegraven en reeds alom bekend was vanwege de hoge kwaliteit, kon op verschillende plaatsen in en rond de stad worden verkocht. Als retourvracht gold de kompost (huisvuil) uit de stad. Het huisvuil werd in 's-Graveland gebruikt voor het opvullen van de gaten, welke door de zandwinning en het steken van plaggen en turf waren ontstaan.

Tijdens grondwerkzaamheden in opdracht van het Agrobiologisch Laboratorium van Philips Duphar op het landgoed Boekesteyn in 1959 zijn grote hoeveelheden van dit huisvuil of *"mest ende assche en vuilnis uit Amsterdam"* teruggevonden. Dr. W.G.N. van der Sleen, een deskundige met betrekking tot de geschiedenis van glaskralen, schrijft hierover in zijn boekje "Glaskralen" onderstaand verslag:
"Toen ik eens in het begin 1960 op bezoek was bij de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek in Amersfoort werden mij een paar misvormde kralen en glazen buisjes ter hand gesteld met de vraag of ik deze kon plaatsen "Ze zijn gevonden bij 's-Graveland" was het enige commentaar! Ik volgde dit spoor en vond aldaar meer kralen, maar vooral meer korte buisjes van gekleurd glas, die ik zo goed kende van Venetië en van verscheidene plaatsen in India, materiaal dat ik direct herkende als de afval van een kralenfabriek! Maar ik vond in het pas omgeploegde bouw-

land nog veel meer: pijpenkopjes, meest van die heel kleine, uit de tijd dat de tabak nog zó duur was, dat ze fijngestampt werd gerookt, zo omstreeks 1650. Verder scherven van Chinees en Japans porselein, stukken Duits steengoed, baardmannetjes en blauwe stenen kannen met jaartallen als 1627, 1630, 1644, dan zalfpotjes, apothekersgewichten, enz. enz. In één woord alles wat je in de vuilnishoop van een rijke Nederlandse stad in de 17e eeuw zou kunnen aantreffen".

Vandaar dat dr. Van Hengel in zijn geneeskundige beschrijving van Gooiland (1878) kon zeggen: *"Als je in 's-Graveland de vinger in de grond steekt, komt deze er morsig uit".*

Het tegenwoordige Zuider- en Noordereinde markeerde vroeger de grens van Holland en Utrecht (Sticht). Ten oosten ervan ontstond het dorp 's-Graveland, ten westen ervan lagen de oude dorpen Kortenhoef en Ankeveen. Zoals we reeds in het voorgaande schreven liep de provinciegrens naar het westen, om haar weg te vervolgen via de tegenwoordige Stichtse Kade, de Dammerkade te Ankeveen, de Kees-Jan-Toonen Kade en Hinderdam te Nederhorst den Berg en vervolgens langs Nigtevecht richting Abcoude.

Floris V

Gedurende het conflict tussen Graaf Floris V en Gijsbrecht van Amstel in het jaar 1287, werd een deel van de Stichtse gronden overgedragen aan het graafschap Holland. De grens liep dwars door Ankeveen waardoor het dorp in hetzelfde jaar opgedeeld werd in een Stichts en een Hollands deel. Stichts-Ankeveen en het dorp Kortenhoef werden in het jaar 1819 bij de provincie Noord-Holland gevoegd.

Voordat we de grondwerkzaamheden, met alle onvoorziene problemen, en de aanleg van wegen en bruggen in *"de verlaatene veenen ende uytgedolvene moerassighe plaatsen geleeghen op 't uytersse van Goylandt"* gaan volgen, brengen we eerst een bezoek aan het Amsterdam uit die dagen. Het zou verkeerd

zijn de geschiedenis van 's-Graveland als een geïsoleerd verschijnsel te bekijken. De economische groei van deze stad in de zeventiende en achttiende eeuw is van grote betekenis geweest voor het ontstaan en de verdere ontwikkeling van het dorp aan de vaart.

UYT DE GANSCHE WERELT

Wie een wandeling door het zeventiende- en achttiende-eeuwse Amsterdam zou maken, zou versteld hebben gestaan van de grote diversiteit aan bedrijven en beroepen. Langs de haven, bij de pakhuizen en bij de Waag op de Dam torsten groepjes dragers allerlei goederen op de schouders die "uyt de gansche werelt werden bekomen". In kleine bootjes brachten anderen de koopwaar over het water naar de plaatsen van bestemming. In de stad, was alles te koop. Wie van luxe hield kon zich verlustigen op damast, brokaat of zijde, op modieuze hoeden en handschoenen en op linten van goud en zilverdraad. De lekkerbekken konden voor oesters en bijzondere vissoorten terecht bij de oesterwinkels. De bakkers boden fijne broodsoorten aan. Aan goede Franse en Duitse wijnen was geen gebrek. Meubels, klokken, goudleerbehang, tapijten en schilderijen, alles waarmee een bemiddeld mens zijn huis zou willen verfraaien, werd in de stad gemaakt en verkocht. Aan het buitenlandse accent van menig winkelier was de Amsterdammer al lang gewend. Langs de hoofdgrachten was het rustig. Hier sukkelde soms een groentevrouw met haar kruiwagen voorbij om huis-aan-huis haar waar te verkopen, of een broodslijter met broden op een slede.

Hoewel in de eerste decennia van de zeventiende eeuw de rust van de rijke bewoners nauwelijks werd verstoord, drongen lawaai en stank steeds meer door in hun luxe verblijven. Dit soort overlast bestond voornamelijk in de minder aanzienlijke buurten. Ik noem de eigenaardige, prikkelende geur van het teren en breeuwen op de scheepswerven, de stank van de koper- en bronsgieterijen, van katoen- en drukinktkokerijen en de vervuiling van het water door leerlooierijen en ververijen. Een notarieel archiefstuk betreffende de klachten van bewoners rond de Leidsepoort vertelt ons onder meer: "Zij hebben niet alleen last van rook en stank van de inktkokerijen, maar ook van de arbeiders die, om tijdens hun werk zelf de rook en de stank te kunnen verduren, overmatig brandewijn gebruiken en in hun dronkenschap allerlei baldadigheden uithalen". De bedrijven die te

gevaarlijk waren (o.a. buskruitfabriekjes) of die ruimte nodig hadden, zoals de zestig zaagmolens, stonden buiten de stad.

In gangen en achterkamers verrichtten vrouwen en mannen hun werk, vaak met weinig licht, vanaf zonsopgang tot zonsondergang. Zij vervaardigde artikelen als spelden, penselen, rijglijven, zeven, veters, schietspoelen en scharen. In de hele stad waren straatventers in de weer om voorbijgangers hun waar aan te bieden. Op bruggen zaten verkopers met mandjes aardbeien, kersen en bessen. De geur van gepofte kastanjes vermengde zich met die van verse vis of kaas. Ook bezems, stoelen, houten lepels, aardewerk, tweedehands kleren, schoenen en hoeden waren op straat te koop.

Behalve de ons vertrouwde beroepen in de sfeer ambachtelijke werkzaamheden en handel, kende de stad ook het boerenbedrijf. Burgers waren gerechtigd gratis vee te laten weiden op bepaalde stukken stadsgrond. Dit had tot gevolg dat de burger die van dit recht gebruik maakte ook een stal binnen de stad moest hebben.
Ten tijden van de aanleg van de 's-Gravelandsevaart was het een normale zaak dat allerlei kleinvee zoals onder andere kippen, eenden, ganzen, geiten en varkens binnen de stad gehouden mochten worden. Telkens kom ik bepalingen tegen, die erop gericht zijn de straten schoon te houden van varkensmest. Enkele nieuwkomers in 's-Graveland zoals onder andere Dr. Andries Bicker en Abel Mathijsz. Burgh lieten een boer die in de stad opereerde met veestapel en al naar 's-Graveland overkomen.

Andries Bicker

Het is opvallend hoeveel vreemdelingen er in Amsterdam deelnamen aan het economische leven. Sommige groepen legden zich vooral toe op die vaardigheden waarin zij al bij aankomst waren gespecialiseerd. De eerste golf immigranten uit het laatste kwart van de 16de eeuw bestond voor een aanzienlijk deel uit Vlamingen en Walen. Zij brachten de zijdenijverheid, de tapijtin-

dustrie en de goudleerfabricage naar de stad. Na hen kwam een groep joods Portugese kooplieden en ondernemers naar Amsterdam, soms via Antwerpen, soms direct van het Iberisch schiereiland. De zijdenijverheid is voor een groot deel door hen opgezet en ook waren zij betrokken bij de diamantbewerking. Kwantitatief van groot belang waren de immigranten uit het door de Dertigjarige Oorlog verarmde Duitse Rijk en Polen. Andere immigranten die hun sporen nalieten in het Amsterdamse bedrijfsleven, waren de Franse hugenoten, die hun geboorteland om geloofsredenen moesten verlaten. Hun komst betekende een uitbreiding van de textielindustrie en een stimulans voor een aantal kleinere bedrijfstakken zoals de boekdrukkerij en de -uitgeverij. Tussen 1550 en 1650 was de Nederlandse bevolking verdrievoudigd, terwijl in de meeste andere staten het bevolkingsaantal stagneerde of terugliep door pestepidemieën, en (burger) oorlogen.

Antwerpen moest reeds in de zestiende eeuw haar positie als goederenmarkt en financieel centrum van Noord-Europa afstaan aan Amsterdam dat het bleef behouden tot het midden van de achttiende eeuw. Alle goederen van de wereld waren er verkrijgbaar. Men kon hier graan inslaan voor een stad; vorsten konden een hele oorlogsvloot met bewapening en bemanning en al bestellen, een kunstverzameling aanleggen en geld lenen om een oorlog te bekostigen, of een paleis te bouwen. De Amsterdammers haalden en brachten de goederen en sloegen deze op. Behalve door de ondernemingslust van de kooplieden was deze gigantische activiteit mogelijk door een goede, door de stad gecontroleerde dienstverlening.
Want het stadsbestuur deed alle moeite om de commerciële zuigkracht van Amsterdam te versterken. Een koopman moet, wil hij in een stad handel drijven, vertrouwen hebben in de organisatie en de continuïteit van de dienstverlening. Een schipper moet precies kunnen weten waar en wanneer hij kan lossen en hoeveel dat kost. Zijn goederen moeten de stad in worden vervoerd, gewogen en verkocht. De koopman moet weten wat de geldende prijzen zijn en waar hij zijn waren kan opslaan, bij wie hij snel en tegen een lage rente geld kan lenen en waar hij zijn geld veilig kan deponeren. Snelheid, efficiëntie en continuïteit waren de eisen die de koopman aan de dienstverlening stelde.

Een aantal handelstransacties vond plaats op de Beurs. Het was een open binnenplaats met daaromheen een dubbele zuilengalerij. Op de binnen-

plaats troffen kooplieden van alle nationaliteiten elkaar. Er golden op de Beurs strenge regels. Het handelen vond plaats op vastgestelde tijden. Midden op de dag was de beurs 1 à 2 uur open. Behalve in goederen werd er ook in geld gehandeld. Wie te laat kwam, moest een boete betalen, geld dat ten goede kwam aan de armen en wezen. Men mocht op de Beurs niet met goederen sjouwen. Schelden, schreeuwen, slaan en het trekken van messen en pistolen waren streng verboden. Bedelaars en kinderen werden geweerd.

KWETSBAAR

Om de groei van de stad niet te belemmeren, ontwikkelde zich in de eerste helft van de 17e eeuw, een enorme bouwactiviteit. Er verrezen overheidsgebouwen, kerken, poorten en torens, wees- en armenhuizen, synagogen en langs de grachten en op de eilanden bouwde men duizenden woon- en pakhuizen. De bouwmeesters waren mannen van de praktijk. Zij waren meestertimmerman, of meestermetselaar; zij maakten ontwerpen, berekenden de kosten en waren nauw betrokken bij het bouwproces. Bekende architecten van toen zijn: Hendrick de Keyser, Jacob van Campen en Daniël Stalpaert. (zie afbeelding).

Ook in 's-Graveland zullen zij weldra hun sporen nalaten. Het algemene straatbeeld in Amsterdam is in de zeventiende eeuw geleidelijk veranderd. Nieuwe grachtengordels werden aangelegd en vroegen om veel ophoogzand om te kunnen bouwen. Wegens ruimtegebrek en de hoge grondprijzen werden de huizen hoger. Naast de trapgevel kwamen de hals- en de klokgevel steeds meer voor. Steen nam meer en meer de plaats in van hout. Om wegzakken in de drassige Amsterdamse veenbodem te voorkomen, was een goede fundering onmisbaar. Voorheen hadden de lichte middeleeuwse vakwerkhuizen nauwelijks een fundering nodig, maar de verandering van bouwtechniek vroeg immers om een geheel andere "geaardheid".

Het bestuur van de stad Amsterdam was voorbehouden aan een kleine, exclusieve groep burgers, merendeels kooplieden. Het regentenpatriciaat, ofwel de groep families waaruit het stadsbestuur werd gekozen, achtte zichzelf het meest geschikt om de leidinggevende taken te vervullen. Van bestuurlijke invloeden van klassen onder die der regenten kon geen sprake zijn. Boven het stadsbestuur stonden vier burgemeesters. Hun macht was vrijwel onbeperkt: als heren van het machtige Amsterdam strekte hun zeggenschap zich uit tot buiten de stadswallen, de grenzen van het gewest Holland en zelfs tot buiten die van de republiek. Terwijl zijzelf aan niemand verantwoording waren verschuldigd, hadden zij het recht velen te benoemen die zich door die aanstelling aan hen verplichtten. Zij hadden invloed op de aanstelling van schout en schepenen, van ambtenaren, van weesmeesters, accijns- of belastingmeesters tot aan de marktschoonmaakster aan toe.

Tussen 1627 en 1650 bekleedde Andries Bicker en zijn familie deze machtige positie. De Bickers beschouwden het bestuur over de stad als een goddelijk recht. Economisch reikte hun macht tot op alle delen van de aarde; politiek waren ze onaantastbaar in Amsterdam en tot op grote hoogte in de hele republiek. Andries en zijn familie behoorden tot de machtigste en rijkste regenten. Zij waren zo rijk dat zij geheel op eigen kosten een deel van het IJ speciaal voor hun schepen en werven lieten aanplempen, het nu nog bestaande Bickerseiland.

Dat de welvaart in de stad niet iedereen ten deel viel, moge duidelijk zijn. Onzekerheid kenmerkte het bestaan. Tal van grote en kleine rampen beïnvloedden het leven en konden van de ene dag op de andere een redelijk bestaan in een leven van armoede veranderen. De armen leefden vaak aan de rand van de stad; zij woonden in kelders, kamers of krotten, gingen schaars gekleed en het ontbrak hun vaak aan verwarming in de winter. Ook al kwam honger nauwelijks voor, het betekende niet dat zij voldoende te eten hadden. Ondanks de beperkte steun van gasthuizen, weeshuizen, diaconieën en tal van andere liefdadige instellingen moesten velen elke dag hemel en aarde bewegen om aan voedsel te komen. Misschien ware het wijs geweest als de schatrijke kooplieden hun benarde positie eerder hadden onderkend, en deze mensen hadden geholpen. Juist het ontbreken van de eerste levensbehoeften maakte deze grote groep van armen

bijzonder kwetsbaar. Zoals we weldra zullen zien, bleven de gevolgen niet uit. Tal van activiteiten in 's-Graveland werden hierdoor langdurig beïnvloed.

NOODIGH ENDE DIENSTIGH

Intussen werd er gebaggerd en geploeterd om de ontginning van het gebied tussen de hoge zandgronden van het Gooi en de veengebieden van Ankeveen en Kortenhoef gestalte te geven. Al met al was het geen eenvoudige klus wat daar in die Gooische uithoek werd ondernomen. Het gebied was moerassig, soms niet te belopen of te bevaren. Niet zonder reden droeg het gebied de naam 'onlanden'.

Ter stimulatie pleegde de overheid de ontginners te begunstigen door vrijdom van verschillende belastingen (waaronder de tienden, de hoorngelden en de verponding en de impost op grove waren) voor een bepaalde tijd. De heffing moest pas na het ontginnen betaald worden. Bovendien kregen de ontginners de ambachtsheerlijkheid en het recht van bestuur en wetgeving.

Het ontginningsgebied bestond uit twee delen: het tegenwoordige 's-Graveland en een stuk in het zuiden van het Gooi: het Tweede Block. Dit tweede deel werd van het eerste gescheiden door een zone, die de Gooiers mochten houden, maar waar de ontginners wel een kanaal wilden aanleggen. Het loopt van de Tolakkerweg in Maartensdijk tot aan de Loosdrechtseweg.

Tegen de verwachtingen in wilden de onderhandelingen tussen de Gooiers en "Mr. Jan Ingel ende Consorten" niet vlotten.

Provinciaal Monument: Ingelenburgh, Hollands End 47, Ankeveen Begin 17e eeuw. woning van Mr. Jan Ingel uit Amsterdam

Binnen twee jaar, en wel op 9 oktober van het jaar 1626, komt er een aanvulling op het octrooi van 17 maart 1625 inhoudende de begrenzing van 's-Graveland, alsmede de verplichting te komen tot het graven van vaarten en het aanleggen van wegen en bruggen:

"Eerstelijk, dat de Impetranten van het voorschreve Octroij sullen volgen, ende in eijgendom gelaten worden van de kromme Raije (in het noorden) tot aan de Hollandtsche Camp (in het zuiden) toe, driehondert Rhijnlandtsche Roeden te reeckenen uijt de Landtscheijdinge (naar het Sticht van Utrecht) aldaar, op waerts ofte oostwaerts aen alwaer de Impetranten een Wal tot hare bevrijdinge sullen mogen doen legghen; behoudelijk, dat de voorschreve Impetranten daer boven het Zant dat sij van doen sullen hebben, sullen moghen doen halen, mits latende de korst ten behoeve van die van Goijlandt.
Dat van de Hollandtsche Camp Zuijdtwaerts aan, ten behoeve van die van Goijlandt ghelaten sal werden alle Veldt tot aen de Loosdrechtsche wegh bij de Molen, midts de Impetranten daer door een wegh en vaert sullen vermogen te maken, ende te schieten ter wijte van acht Roeden. Van welcke Loosdrechtsche wegh weder aen de Impetranten sal volgen ende gelaten werden het gantsche Veldt tot aen den Tolacker toe, midts blijvende hondert Roeden van de Utrechtsche Wagen-wegh, soo verre de Bouwlanden van Hilversum Strecken, ende het eijnde van de selve Bouwlanden langhs de voorsz.: Tol-acker, onvermindert nochtans seker Octroij aen de Kerke van Naerden op den Veerthienden Julij 1620 gegeven.
Wel-verstaande, dat die van Goijlandt ten langhsten binnen ses eerstkomende jaren de helft van het Veen, ende binnen andere ses jaren daer aen volgende het geheele Veen sullen gehouden wesen af te delven ende uijt te graven, het welcke tusschen de voorschreve Loosdrechtsche wegh ende den Tolacker geleghen overig sal zijn, beginnende van de voorschreve Loosdrechtsche wegh van beneden opwaerdts, ende de Veenen van daer eerst afdelvende, waar van de grondt bij de Impetranten van tijdt tot tijdt Successive (naer dat het veen afgehaelt zal wesen) aengevoert, toegemaekt, en behouden sal werden. Dat de Impetranten sullen laten alsulcke Wegen, ende maecken soodanighe Bruggen over de Vaerten bij haer te schieten, als noodigh ende dienstigh bevonden sullen werden, ende tot hare kosten".

Een prolongatie van het octrooi (van 1625) gedateerd 20 maart 1636 meldt dat op 19 oktober 1626 de "permanente grensbepaling" van 's-Graveland werd vastgelegd. De datum waarop dit plaats vond kunnen we beschouwen als geboortedag van het dorp 's-Graveland. In hetzelfde jaar wordt door "Mr. Jan Ingel ende Consorten" de ontginning van 's-Graveland officieel ter hand genomen.

Helaas heb ik geen kaart van de ontginning van 's-Graveland gevonden. Waarschijnlijk is deze er wel geweest, want in een brief van 7 maart 1737 aan de procureur van het hof van Justitie wordt gesproken over *"een kaarte van 's-Graveland gemaakt voor en al de sogenaamde Hilversumse Vaart is gegraven, sijnde dezelve als uit de Cavelconditien blijkt, tusschen de Cavelingen 26 & 27 van de 's Gravelandse grond afgenomen"*. De kaart is vóór 1636, het jaar waarin de Gooise Vaart is gegraven, gemaakt. Mr. Nicolaus Bonifacius van Parsijn zou deze kaart vervaardigd kunnen hebben. Volgens de gedrukte Cavelcondities uit 1634 heeft hij in zijn functie als beëdigd landmeter, de polder 's Graveland gemeten en vastgesteld op: 556 morgen en 28 roeden Rijnlandse maat.

De aannemer van het ontginningswerk van de polder 's-Graveland werd Heijndrik Pietersen. Hij overleed in 1666 en werd begraven in de Hervormde Kerk te Kortenhoef.

EEN GESCHENK

Omtrent de oorsprong van de naam 's-Graveland zijn er nog steeds twijfels. Tijdens onze wandeling van Nederhorst den Berg naar Hilversum mochten we reeds een stukje van de sluier oplichten maar nu willen we toch wat verder ingaan op de herkomst van de naam '

s-GRAVELAND, GRAVELANT, GRAVELANDT,
's-GRAAVELAND of 's-GRAVELAND.

Is het dorp afkomstig uit de late Middeleeuwen of hebben enkele slimme Amsterdamse kooplieden het in de 17e eeuw *opnieuw* gesticht?

Voor het antwoord op deze vraag brengen we een bezoek aan het Rijksmuseum Het Catharijneconvent te Utrecht. In het aldaar aanwezige Oorkonde boek van het Rijksarchief der Provincie Utrecht treffen we op blad-

zijde 381 no. 1009 een geheel in latijn geschreven document uit het jaar 1244 aan. Het stuk vertelt ons het een en ander over de parochies Kortenhoef en Ankeveen, welke behoorden tot het kapittel van Sint Marie te Utrecht. De wetenschappelijke commentator van het oorkonde boek deelt ons over de inhoud van genoemd stuk het volgende mede: "De moederkerk gelegen in Kortenhoef of Ankeveen (waaronder "Gravelant" behoorde) werd door een grote brand verwoest. Kennelijk werden hierna de misvieringen in een zeer beperkte (benauwende) ruimte voortgezet. Gelet op deze omstandigheden werd het de parochianen van GRAVELANT toegestaan een nieuwe kapel te bouwen en een kerkhof aan te leggen".

Pastor te Ankeveen (2 augustus 1963 t/m 7 april 1982) H. G. de Goede geeft onderstaande, vrije vertaling van het document.

"De Proost en het hele kapittel van Sint Marie te Utrecht aan allen die dit zullen lezen eeuwige zaligheid in de Heer".

"Mogen degenen die heden en later leven weten, dat wij, met de algemene instemming van ons kapittel, vanwege de benauwende en duidelijke noodzakelijkheid, toestemming hebben gegeven aan de ***prochianis de Gravelant*** (parochianen van 's-Graveland) *een nieuwe kapel te bouwen en een kerkhof aan te leggen en alle rechten te bezitten die voor de geestelijke bediening nodig zijn, behoudens het recht van de bisschop, van de aartsdiaken en dat van ons; bovendien mogen zij een eigen priester hebben om hun heilige sacramenten toe te dienen en, welke priester ook daar zal gaan celebreren, hij moet door ons kapittel worden aangesteld. Als het daarna mocht gebeuren, dat de moederkerk* (Kortenhoef of Ankeveen) *weer wordt opgebouwd, dan zal bedoelde kapel als een dochterkerk tot haar behoren.*
Opdat deze zaken rechtsgeldig en onverlet zullen blijven, hebben wij dit voorliggend schrijven met het zegel van onze kerk en met de zegels van Reimar, de Proost van Sint Pieter, van de heer Otto de gekozen Officiaal van Utrecht en van onze Proost Walter doen bekrachtigen".
"Gegeven in het jaar Onzes Heren 1244 op de feestdag van Sint Scholastica".

Aan het woord "moederkerk" wordt door de wetenschappelijke commentator van het oorkondeboek van Utrecht toegevoegd: *"Dit moet zijn of*

Ankeveen of Kortenhoef die beide toentertijd aan het kapittel van Sint Marie te Utrecht behoorden. Naar alle waarschijnlijkheid werd een van beide parochie getroffen door een grote kerkbrand waardoor in 's-Graveland tijdelijk een kapel mocht worden gebouwd". Bovenstaand document bevestigt dat de naam Gravelant reeds in de late Middeleeuwen gebruikt werd en derhalve niet kan zijn afgeleid van de woorden uit de ontginningsperiode: "uitgegraven landen". In een oorkonde van keizer Otto I uit 968 (zoals reeds in het voorgaande werd geschreven) vinden we een bevestiging dat Graaf Wichman II van Hamaland dit stuk grond aan de abdij te Elten, waar zijn dochter de abdis was, ten geschenken gaf. In het jaar 1280 (dus 312 jaar later) blijkt het gebied nog steeds in bezit te zijn van de toen aanwezige abdis van Elten. Uit het voorstaande mag eveneens duidelijk zijn dat het gebied 'Gravelant' deel uitmaakte van de landstreek of gouw onder de naam Goylandt, of zoals het reeds eerder genoemd werd: Naardingerland. Dat het, zoals uit het document van 1244 blijkt, een geheel eigen positie innam is op z'n minst merkwaardig te noemen. De vraag blijft nu echter: hoe kon nu de landstreek "Gravelant" zich onderscheiden van het overige deel van het Naardingerland? Voor een antwoord op deze vraag slaan we het eerste deel op van het boek Geschiedenis van Gooiland van Dr. D. Th. Enklaar en Dr. A.C.J. de Vrankrijker (Amsterdam, 1939).

Citaat:
"De gouw Naardingerland, waarover de abdij van Elten de landsheerlijkheid verworven had, moet groter geweest zijn dan het tegenwoordige Gooiland. Vooral naar het Oosten strekte zij zich verder uit. De landen, waarvan onder de linde op het kerkhof te Baarn tijns moest betaald worden, strekten zich tot op den rechteroever van de Eem uit; een bewijs, dat Naardingerland oorspronkelijk zeker tot de Eem, hier en daar zelfs daarover moet gereikt hebben. Langzamerhand is de grens in Westelijke richting verschoven, eerst naar de Ree- of Wakkersweg, die de gemeente Eemnes van Noord naar Zuid doorsnijdt, daarna naar de tegenwoordige grensscheiding. Naar het Zuiden werd het landschap bepaald door thans verdwenen scheidselen, het Gooierbosch en de plassen Hoddemeer en Coddemeer, die op het einde der Middeleeuwen al niet meer met zekerheid aan te wijzen waren. In hoeverre sommige pretenties van Gooische zijde, vooral in het midden der zestiende eeuw tot uiting gebracht, dat het landschap zich Zuidwaarts tot in de buurt van De Bilt en Westwaarts tot

aan de Vecht zou uitstrekken, op oude toestanden teruggingen, is niet meer na te gaan.

Uit de ons overgebleven grensbeschrijvingen blijkt er tusschen het Middeleeuwsche Gooiland en de Vecht een strook lands gelegen te hebben. Voor de oudste tijden moge wel aannemelijk zijn, dat de gouw door beide rivieren Eem en Vecht begrensd werd, zooals ook in een Utrechts stuk uit het midden der zestiende eeuw beweerd wordt, bij gebrek aan elk gegeven is daaromtrent alleen zeker, dat in later tijd Loosdrecht, de Uitermeer aan de Vecht, Muiden en Muidenberg stellig buiten Gooiland vielen.

Herhaaldelijk zijn in het voorgaande de namen Naardingerland en Gooiland door elkaar gebruikt. Waar deze namen vandaan komen en wat ze beteekenen, daarover heeft men veel gegist. Onze voorgangers zijn zich aan fantastische etymologieën en romantische verklaringen te buiten gegaan, die thans hoogstens een glimlach of een schouderophalen kunnen opwekken. Wetenschappelijk het best gefundeerd schijnen de vermoedens, die in de naam Naarden de klank Noorden of een Oudgermaansch woord "naru", dat nauw betekent, menen te herkennen. In dit opzicht zijn wij weinig verder dan de zestiende-eeuwsche geschiedschrijver Lambertus Hortensius, die bij de bespreking der vraag, waarom Naarden Naarden heet, opmerkte: "qua ratione latet", wij weten het niet. Daarmede moeten ook wij ons nog tevreden stellen"
Einde citaat.

Gelijk Lambertus Hortensius zeggen we: *"Wij weten het niet"*. Met de schrijvers van Geschiedenis van Gooiland zeggen we "*wetenschappelijk het best gefundeerd schijnen de vermoedens"* dat 's-Graveland *"een strook lands gelegen tusschen het Middeleeuwsche Gooiland en de Vecht"* deel uitmaakte van het geschenk van Graaf Wichmann II van Hamaland en door haar uitzonderlijke positie de naam Gravelant heeft gekregen.

Over het wapen van 's-Graveland valt nog wel het een en ander te vertellen. Het wapendier is omschreven als een gekroonde trapgans. Op de luchters van de Hervormde Kerk zien we zeer natuurgetrouwe trapgansjes. Boven de brug tussen het Noordereinde, Stichtse Kade en de Loodijk stond een wit gansje op een rood veld: en hiernaar is het dat het op de

hoek gelegen restaurant de naam " 't Swaentje" kreeg. Een uithangbord met een "Swaentje" erop bevestigt de bezoeker voor een van de oudste herbergen van 's-Graveland te staan.

De 's-Gravelandse schrijver en historicus ds. A.D. Wumkes deelt ons in zijn boekje "In de gekroonde Trapgans" (1973) omtrent het 's-Gravelandse wapen het volgende mede:

"De geboortedatum van ons wapen is 12 juli 1641. Onder de stukken van de polder die zich bevinden in het provinciaal archief te Haarlem is namelijk ook het octrooi van het Hof van Holland d.d. 12 juli 1641, waarbij 's-Graveland wordt toegestaan een wapen te voeren. De beschrijving ervan luidt als volgt: Van keel (de heraldische naam voor rood), beladen met een trapgans van zilver, gekroond van goud, staande op een grasgrond"

De schrijver van "In de gekroonde Trapgans" kan overigens geen verklaring vinden, waarom de trapgans in het wapen staat afgebeeld. In de heraldiek duidt de wilde gans op het jachtrecht. "Herinnert de wilde gans met het gravenkroontje aan de grafelijke jachtrechten op de gronden die in cultuur werden gebracht en de polder 's-Graveland gingen vormen?" vraagt A.D.Wumkes zich dan ook af.

Ruim 650 jaar later gingen de ontginners van 's-Graveland vol vertrouwen de toekomst tegemoet. Zij droegen de landmeter en graveur Balthasar Florisz. van Berckenrode in 1625 dan ook op om " 't Nieu afgegraven Landt genaemt nieu 's Gravenlant" reeds in te tekenen op de nieuwe kaart van Holland en West-Friesland. Misschien dat de uitgever Frederick de Wit het nog niet zo zag zitten; hij bracht dan ook pas zeventig jaar later deze kaart in de publiciteit. Gelukkig hebben de ontginners daar niet op gewacht. In een officiële mededeling van de Staten van Holland" uit 1627, waarmee de erfgooiers van Naarden en enkele andere Gooise dorpen berispt worden voor het belemmeren van de werken van Jan Ingel, wordt sedert de stichting van het dorp in 1626, voor het eerst de naam 's-Graveland officieel gebruikt.

(wordt vervolgd)

De heer Wim Kozijn schreef het volgende artikel voor ons periodiek.

Kortenhoef-Loenersloot.

"Je kunt er voor mij Zwitserland en Italië en Tyrol voor in ruil krijgen en een gulden toe."

Nescio en Kortenhoef

Voor de liefhebbers van de Nederlandse literatuur is Nescio geen onbekende. Nescio is het pseudoniem van de Nederlandse schrijver Jan Hendrik Frederik Grönloh, (geboren in Amsterdam op 22 juni 1882 en gestorven in Hilversum op 25 juli 1961). "Nescio" betekent in het Latijn "Ik weet (het) niet" en is waarschijnlijk bedoeld als woordgrap op de term "nomen nescio", die in de literatuur wordt aangehaald, als de auteur van een geciteerd werk onbekend is.

Honderd jaar geleden verscheen zijn bekende verhaal: "**De Uitvreter**", met misschien wel de bekendste openingszin van de gehele Nederlandse letteren: "*Behalve de man die de Sarphatistraat de mooiste plek van Europa vond, heb ik nooit een wonderlijker kerel gekend dan den uitvreter.*" Het is het verhaal over jonge mensen die eigenlijk niks wilden worden. Idealisten, wereldhervormers, die droomden over een andere wereld, die op hun hok (eenvoudige kamer) ouwehoerden met elkaar. Ze gingen naar buiten, Wandelen en genieten van de schoonheid en de eenvoud van de natuur. Ze woonden in Amsterdam, maar waren blij als ze de stad achter zich konden laten."*Wij waren blij en uitbundig om niets, om 't mooie weer, om den zonneschijn, om de lucht ons heen, die wij ademden en om de lucht boven ons, die wij zagen".*

Zo gingen de vrienden naar Ransdorp, Schellingwoude en Durgerdam om het oerhollandse waterland te bezoeken, maar ook naar Muiden en Muiderberg en naar Kortenhoef. Met de trein naar Hilversum, lopend over Loosdrecht naar Kortenhoef en nog naar vele andere plaatsen in ons land , zoals Veere. Of met de bus naar Loenersloot en dan uitstappen op de driesprong in Loosdrecht en zo naar Het Rechthuys. Er gaat zelfs het verhaal dat hij de Uitvreter in het Rechthuys in Kortenhoef heeft geschreven.
Dat lijkt me niet waar. In de verantwoording van de uitgave van zijn Ver-

zameld werk is daar niets over te vinden.

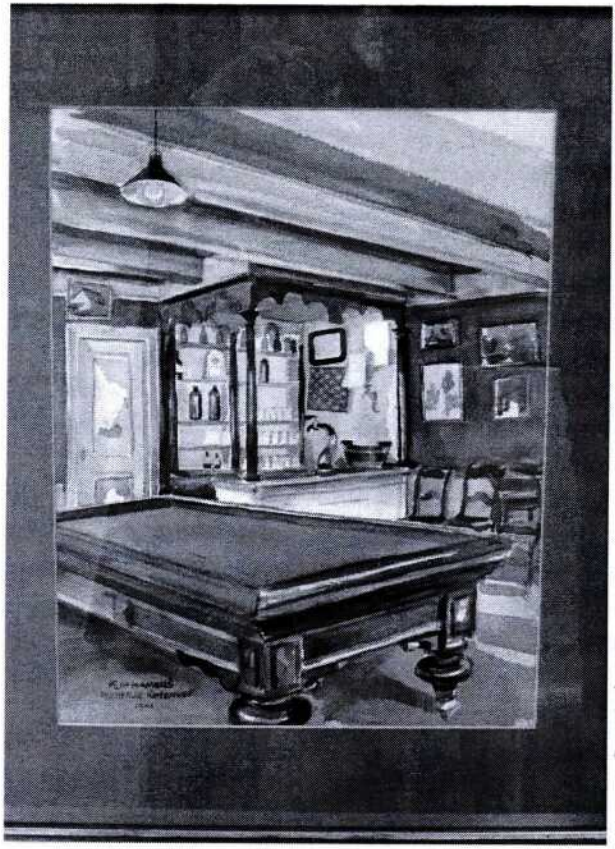
Hij kwam hier veel en graag, zowel in het begin van de vorige eeuw als in de periode, dat hij al op leeftijd was. Van zijn reizen vanuit Amsterdam heeft hij in de naoorlogse periode aantekeningen gemaakt. Deze zijn onder de titel Natuurdagboek als deel 2 van zijn Verzameld Werk uitgegeven.

Boven het dal

Na jaren van stilte verschijnt in 1942 de verhalenbundel Boven het Dal. Daarin staat het verhaal **Kortenhoef.**
Als inleiding schrijft hij:
En dan heb ik herhaaldelijk geprobeerd een vervolg te schrijven op "de Uitvreter", wat Goddank nooit gelukt is. Ons lieve Heer was ook toen weer wijzer dan ik.
Hier is 't begin van één van die pogingen. Ik noem 't "Kortenhoef". Ik leef weer helemaal in dien tijd, 't doet me goed en wat er van 't verhaaltje in voorkomt beteekent niets en verdwijnt er in. Allo dan maar. 't Zal ook uit 1911 zijn.

Als Nescio in Kortenhoef kwam was Het Rechthuys zijn vaste pleisterplaats. Daar speelt het verhaal zich af. Het begint met een prachtige beschrijving:
t Liep tegen 't eind van September. Om half negen kwamen we die avond in Kortenhoef in de kroeg aan. We waren in de maneschijn van Hilversum komen loopen, door Loosdrecht.
De lamp hing als vanouds in 't midden van de kamer boven 't biljart.
De lamp maakte als van ouds een reusachtige ronde schaduw op de lagebalken-zoldering met een hel verlichte cirkel in 't midden. De Lancastergordijnen met de balletjesfranje, overdag bijna helemaal neer, die gordijnen waarom ik daar nooit logeren wilde, hadden ze als van ouds op de vensterbank laten zakken. Als van "ouds was 'ter erg stil."

Het is de beschrijving zoals afgebeeld op het aquarel van Flip Hamers die in het gemeentehuis hangt en deel uitmaakt van de collectie kunstbezit 's Graveland.



Daarna beschrijft hij prachtig de aanwezigen "*de man tegen de muur zat al dien tijd naar de onderkant van de lamp te staren. In het paleis op den Dam is meer beweging dan er toen in die man was*".

Er komt een plaatselijke schilder binnen die een van de gasten herkent.
Ze drinken en praten wat.
"Half tien, zei Bavink, we moeten weg.
"Waar gaan de broeders op aan? vroeg Snijders.
Bussum, antwoordde Bavink, we kunnen nog net den laatsten trein halen".

Daarna volgt een beschrijving van de tocht via de Kwakel naar het station. Ze liepen door tot het bruggetje bij de tol. Ik denk dat dat het oude bruggetje aan het eind van de Kerklaan en het begin van De Kwakel is geweest, zoals dat op een schilderij van Willerding staat.
Kennelijk heeft Nescio voordat hij zijn verhaal in 1942 publiceerde de tekst nog eens nagelezen. Want hij maakt een voetnoot bij de tekst en zegt: *"Dit aardige wipbruggetje bestaat ook al niet meer. De weg is over het water heen geplempt.* ***God zegene de verantwoordelijke autoriteiten. Als 't kan een beetje hardhandig."***
En ook het hoge bruggetje over de vaart naar Ankeveen (tien treden op en tien treden af) is al lang afgebroken. Daar staat eveneens een voetnoot bij: *Ook al lang afgebroken. Er ligt nu een plat bruggetje, waar wel eens een boerenkar over rijdt. God zeegne enz (als voren).*

Kortenhoef - een hoopje knussigheid

Deze twee voetnoten geven goed de reden weer waarom Nescio zo graag in Kortenhoef kwam. Deze plaats was een toonbeeld waar de schoonheid van de natuur nog volop aanwezig was, evenals de ongereptheid.
Hij kwam hier niets doen. Nee, alleen genieten van het perenboompje op het kerkhof of *op de hoge brug staan.* Dat beeld komt verschillende malen terug. Als hij via Loenersloot en Loosdrecht naar Kortenhoef wandelt, memoreert hij vaak even dat hij op de hoge brug heeft gestaan en gekeken naar de vallei van Kortenhoef, naar het kerkje en soms zag hij zelfs het kerkje van 's-Graveland in de verte.
Hij hield niet van vooruitgang, want die vernielde te vaak de schoonheid en de eenvoud die hij zo bewonderde. Er zijn boze brieven van hem bewaard gebleven gericht aan de Bond Heemschut, waarvan hij vond dat zij zich niet krachtig genoeg verzetten tegen de aantasting van natuur en landschap.
De aantekeningen van zijn reizen maakte hij in zijn Natuurdagboek.
Hij kwam hier, wandelde rond, zat op de hooge brug,op het terras bij Beyer, keek en noteerde:
5 aug. 1949:
Strakblauwe warme zomerdag, bijna geen wind(oost) Trein 9 uur 39 M.P. -Hilversum. Bus naar Oud-Loosdrecht.(Driesprong). Op den steiger. Langzaam gewandeld naar Kortenhoef. Zeer warm en doorgeschenen. Op de leuning van de hooge brug gezeten, doorgeloopen naar Beyer (nu Groot). Van een man die een ladder tegen een huis zette gehoord dat de bus niet meer door het dorp rijdt. Terug naar de brug en nog even op de leuning (n.b. twee prachtige, hoewel niet heel groote, bruine kastanjes over de sloot tusschen Beyer en de kerk, heel mooie groep met den toren) Bus 12.38 door 's Graveland naar Hilversum. Trein 13.17 terug, 2 uur thuis.

Op Loosdrecht had hij het niet zo. Dat was toen al "*een bedorven lolplaats met allemaal loodsen voor schuiten en verbreede weg*".
Nee, er gaat niets boven Kortenhoef, dat hij omschrijft als "*een hoopje knussigheid. De zon op de plas, de geplukhaarde girafboomen en weer de stille gladde watertjes. De schaduwen van de boomen recht dwars over den weg en zon.* (27 oct.1952) .
Telkens als ik in het Natuurdagboek over Kortenhoef lees, komt me het

schilderij van Flip Hamers "Mijn Dorp" voor de geest.
Met het Rechthuys en Beyer die de fietsers bediend, de bus, de schilders en de natuur. Wat Nescio heeft opgeschreven heeft Flip geschilderd: de onvergankelijke schoonheid van Kortenhoef. Ik heb nooit iemand ontmoet die zo bezig was, tot op het laatste moment van zijn leven om die schoonheid te behouden.

In de Oude School hangt een ander werk van Flip. Aan het kleine barretje met Beyer en de jonge schilders. Maar ook Kortenhoef en Het Regthuys veranderden.
27 aug 1954:
De tweede ochtend moest ik de bus bij Beyer nemen doordat op diezelfde plek als de smid (tegenover het kerkhofje) mij een persoon aanschoot die mij "gisteren ook al gezien had" (kruising van een ambachtsman en een artiste die er niet als een artiest uit wil zien niet intellectueel ' en met wien ik praatte over de veranderingen in Kortenhoef in 50 jaar) de hooge iepen weg, het trappenbruggetje vervangen door een platte wipbrug, het kerkhofje opgeknapt en het kromme peereboompje gerooid, de oue Beyer en zijn schilderijen, de door Gabriël beschilderde deur, alles verkocht door de erfgenamen.

19de eeuwsche stilte en landelijkheid

In juni 1954 bezoekt hij met zijn schoonzoon diverse keren ons dorp . Hij ziet scherp de veranderingen die er hebben plaatsgevonden. Niet alleen de schilderijen en de deur van Gabriel zijn verdwenen maar *`In het café staat de herbergier in zoo'n Amerikaansch kort wit jasje als `barkeeper`in een klein baartje met krukken. O tempora, o mores. Dat vind* ik *nou onzedelijk`*
En al eerder: *koffie gedronken in lullig gemoderniseerd café van Beyer. Weer een nieuwe eigenaar met bazar-lampen (telkens twee op een zinneloos gekonkelde arm) uit volkswinkels".*

Maar anderzijds blijft hij de onvergankelijke schoonheid van het dorp. Het bezoek aan ons dorp is bijna een goddelijke beleving.
"Dat de plas zoo glad is als op 11 Juni komt eens in de honderd jaar voor. ***En dien dag neemt God me bij de hand en leidt me er heen*** (14 juni 1951).

Op 26 en 27 augustus 1954 bezoekt hij twee dagen achter elkaar Kortenhoef. In de aantekeningen over die twee dagen geeft hij, het duidelijkst zijn liefde voor ons dorp en de betekenis van het dorp voor hem weer.
"Twee ochtenden die in mijn herinnering zijn samengegroeid tot een wonder"
Dan beschrijft hij datgene waar hij bij ieder bezoek aan het dorp van geniet:
De hoge brug (over het Hilversums kanaal) - het wondertuintje direct links met de twee geweldige hortensia's - de grote plas - de zon, de schaduw - de gouden sloot - het weiland daarachter - het kerkje met de toren - de eenden in de sloot - de fluitende merel - de wakken met de waterlelies - de veranda bij Beyer.
"Beide keren tegen éénen thuis. In 8 uur jaren beleefd. Veni creator spiritus. De herboren wereld. Het woord was bij God en het woord was God."
Daarna volgt dat hij Kortenhoef verkiest boven Zwitserland en Italie en Tyrol en een gulden toe. Dat was in een tijd dat er nog geen massatoerisme was en een reis naar die landen onvoorstelbaar was. De schoonheid van die landen daar kon men slechts over dromen. Voor Nescio een andere droom.
In de acht uur die de bezoeken duurden keert de wereld van 1911 voor hem terug. De herboren wereld, terug naar het geluksgevoel van toen.
Bovenal koos hij voor Kortenhoef. Hij was geen religieus mens in de traditionele zin van het woord. Maar een bezoek aan Kortenhoef onder de prachtige, zomerse omstandigheden was als een goddelijke ervaring. Hij beleeft de natuur en het landschap zoals de schepper het bedoeld heeft. Hij gaat als het ware in de tijd terug. Naar het begin van de eeuw toen hij met zijn vrienden, die hij in zijn andere uitgave Titaantjes noemt (Jongens waren we - maar aardige jongens).
Na vijftig jaar ziet hij en de dingen die veranderd zijn, ja soms wel verdwenen zijn, maar vooral beleeft hij de onvergankelijke, de ongerepte schoonheid van het dorp.
Een beroerte maakte in 1956 een abrupt einde aan de tochten en de notities.

De onvergankelijke kijk op Kortenhoef

De laatste aantekening over Kortenhoef is van 10 october 1955. Daar zegt hij: De onvergankelijke kijk op Kortenhoef (tot de heldere boerenkoppen

het veranderen! Niet de Kortenhoefer boeren, maar die flinke progressieve heeren in Den Haag en zoo.
Stel dat Nescio vandaag de dag nog eenmaal ons dorp zou kunnen bezoeken. Ik sluit niet uit dat hij zijn verzuchting uit 1942 zou herhalen:
God zeegne de autoriteiten die..... en als het kan een beetje hard!

Literatuur:

Nescio: Verzameld Werk deel 1 en 2
Maurits Verhoef: Verlangen zonder te weten waarnaar.

De heer Wim Fecken schreef het volgende:

Een spoorwegstation nabij 's-Graveland?

De eerste spoorlijnen.

In Engeland werd al vanaf de 17e eeuw geëxperimenteerd met het gebruik van rails voor het vervoer van goederen en later ook personen. Nadat de stoommachine aan het begin van de 19e eeuw voor deze nieuwe vorm van transport geschikt was gemaakt, begon de stoomtrein aan een razendsnelle opmars in een groot deel van de wereld. Zo reed de allereerste trein in Engeland in 1825. Op het vasteland reed de eerste stoomtrein tussen Brussel en Mechelen in 1835. Nederland volgde in 1839 met de spoorlijn Amsterdam-Haarlem. In de jaren daarna vorderde de uitbreiding van het spoorwegnet maar langzaam. Dat kwam doordat het aanleggen van spoorlijnen werd overgelaten aan particuliere ondernemers.

In Nederland was de publieke opinie van meet af aan sterk bij het nieuwe vervoermiddel betrokken. In de pers werd een levendige discussie gevoerd over de voor- en nadelen. Reistijd en reiskosten zouden besparingen opleveren en het zou de mogelijkheid openen van een regelmatig vervoer in alle seizoenen. En zoals met alles wat nieuw is of er naar ruikt, er kwam tegenstand. Amsterdam verzette zich omdat een geprojecteerde lijn naar Duitsland schadelijk zou zijn voor de binnenvaart.

Die eerste spoorwegen waren nogal eenvoudig van opzet, met een enkele baan en een beperkte dienstregeling. De spoorweg van Amsterdam naar Keulen - het oudste plan van W.A. Bake dateerde van 1830 – was vooral van belang voor het goederenvervoer op de belangrijkste verbinding van Amsterdam met het Duitse achterland.

De tegenstanders kwamen niet alleen uit Amsterdam maar ook uit Rotterdam, dat zijn vaartbelangen zag bedreigd. Zij zagen de spoorwegen als een onzeker en risicovol alternatief. Stoomboten en nieuwe scheepvaartverbindingen van Amsterdam met de Rijn konden volgens hen de Rijnvaart ook aanzienlijk verbeteren.

De voorstanders, die waren er gelukkig ook, vooral uit Amsterdam wezen op de efficiëntie van de spoorweg: goedkoper, kortere reistijd, veiliger dan de binnenvaart en niet afhankelijk van waterstand en ijsgang op de

rivieren. Bovendien was de aanleg van een spoorweg een goede tegenzet in de concurrentie met België, dat besloten had tot een spoorwegverbinding van Antwerpen met Keulen, in de wandeling bekend als de *Eiserne Rhein.* Die onderneming liep echter spaak omdat het plaatsen van een geldlening voor de "Yzeren Spoorweg Maatschappij Amsterdam-Keulen" volledig de mist in ging.

Op aandringen van koning Willem I benoemde de regering in 1836 een speciale commissie voor de aanleg van den ijzeren spoorwegen in Nederland. De commissie, waarin ook de waterstaatsdienst betrokken was, moest nagaan of de aanleg van spoorwegen voor Nederland zinvol was. Zo ja, dan moest ze aangeven welke lijnen prioriteit verdienden en in hoeverre de staat in de aanleg ervan moest deelnemen. In het belang van de handel de nijverheid en de publieke discussie adviseerde de commissie één of meer spoorlijnen aan te leggen beginnende met het traject Amsterdam-Arnhem de zogenaamde "Rijnspoorweg".

In 1838 besloot de regering tot de aanleg van deze "Rijnspoorweg.". Willem I belastte de Rijkswaterstaat met de voorbereiding en de uitvoering ervan. De waterstaatsingenieurs hadden de technische kennis voor de aanleg van spoorwegen en de bouw van stations grotendeels zelf in huis. Het korps had in de voorbije jaren ruimschoots evaring opgedaan met grootschalig grondverzet en de aanleg van wegen op vaak slappe ondergrond. Alleen de bouw van spoorbruggen was voor de dienst nog maagdelijk terrein. In 1845 ging de "Rijnspoorweg"over in handen van de N.V. Nederlandsche Rhijnspoorweg-maatschappij. Na 1845 liet het rijk het initiatief voor de aanleg van nieuwe spoorlijnen over aan particuliere ondernemers, met de waterstaatdienst als attente bewaker.

Hilversum zoekt een directe spoor aansluiting.

Onder druk van een groot aantal welgestelde Hilversumse ondernemers gaat vanaf 1861 het gemeentebestuur van Hilversum zich inzetten om een nieuwe spoorlijn te realiseren via het eigen grondgebied. Men heeft echter weinig geluk, want alle potentiële kandidaten zien geen kans hun plannen te verwezenlijken.

Nadat het spoorwegnet van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM of HSM) in Noord-Holland vrijwel voltooid is,

wordt het voor deze maatschappij, uit concurrentieoverwegingen, noodzakelijk om ook spoorverbindingen met de oostelijke en zuidelijke provincies en Duitsland in exploitatie te nemen.

In de loop van 1868 worden hiertoe pogingen gedaan, met als doel het verkrijgen van een concessie tot het aanleggen en exploiteren van een spoorverbinding van Amsterdam via Hilversum naar Amersfoort en van Amsterdam via Hilversum naar Utrecht. Vanuit Amersfoort is vervolgens de mogelijkheid aanwezig een verbinding te maken met de oostelijke provincies en Duitsland, terwijl via Utrecht een verbindingsmogelijkheid ontstaat met het zuiden van het land en België. Het een en ander komt nu in een stroomversnelling. Hilversum wordt op 30 april 1869 voor de eerste maal geconfronteerd met de plannen van de HIJSM als de commissaris van de koning in Noord-Holland het gemeentebestuur schriftelijk op de hoogte stelt van de ingediende concessieaanvraag. Vervolgens vraagt Hilversum bij de HIJSM informatie op, over de geplande route van de lijn. Aangezien deze route nog moet worden vastgesteld kan de HIJSM hierop nog geen antwoord geven. Over de geplande verbinding ontstaat een groot probleem met het Ministerie van Oorlog. Maar daar straks wat meer over.

Uit de notulen van burgemeester en wethouders van Hilversum blijkt dat een groot aantal bezwaren zijn ingediend. Eén van de bezwaren is de goede afwatering van de Hilversumse Meent en eèn aantal overwegen, welke noodzakelijk zijn in verband met het verkampen van vee. Om dit goed te begrijpen moet men de bijgevoegde kaartjes zien. (zie verder in dit artikel).

Ook blijkt uit de ingediende bezwaren dat het aanvankelijke tracé van de aan te leggen spoorlijn niet uit de koker van Hilversum gekomen kan zijn. Blijkbaar zijn de bezwaren met het Ministerie van Oorlog in 1871 nog steeds niet opgelost, want Hilversum dreigt zelfs door een bepaalde keuze verstoken te blijven van de zo gewenste spooraansluiting. Op 10 maart 1871 namelijk stuurt het gemeentebestuur van Hilversum een brief naar de Tweede Kamer. In deze brief verzoekt het gemeentebestuur de aanleg van de Ooster spoorweg tot algemeen nut te verklaren. Als motivatie wordt gewezen op het belang voor het gehele Gooi bij de komst van deze spoorweg. Tevens wordt er op gewezen, dat de eisen van het Ministerie

van Oorlog zo duur zijn voor de HIJSM, dat deze maatschappij zal afzien van de aanleg van de spoorlijn. Hierdoor zullen ook andere maatschappijen voor andere routes buiten het Gooi om kiezen. Afschriften van dit verzoekschrift werden gezonden aan de Minister van Oorlog en Binnenlandse zaken.
Ter ondersteuning van dit verzoek worden verzoeken van instemming gevraagd aan de gemeentebesturen van Weesp, Weespercarspel, Blaricum, **'s-Graveland,** Soest, Laren, Huizen, Baarn, Eemnes, Maartensdijk, Amersfoort en Bussum. Alleen Huizen wil niet meewerken, omdat er geen onmiddellijk belang aanwezig is. Alle andere gemeenten ondersteunen het verzoek.

Inderdaad is er bij de gemeente 's-Graveland een schrijven binnengekomen uit Hilversum. Het is gedateerd 14 maart 1871. De inhoud ervan luidt als volgt.

"Door den raad der gemeente Hilversum is een adres gerigt aan de tweede Kamer der Staten Generaal, houdende verzoek om aan te nemen het ingediende ontwerp van wet, waarbij de aanleg van den Ooster spoorweg wordt verklaard te zijn een werk van openbaar nut. De motieven zijn, zooals van zelf spreekt, meest van plaatselijk belang, hoewel gewag gemaakt wordt van de belangen van Gooiland en van veele andere plaatsen, uit welke laatsten door Kamers van Koophandel adressen van instemming met het wetsontwerp werden ingediend.

Van het adres zond ik afschriften aan de Ministers van Binnenlandsche Zaken en Oorlog met beschouwingen over en weerlegging van bezwaren uit het defentiewezen ontleend en concludeerde dat de richting van den weg kan blijven zooals die door de concessionaris was voorgesteld. Dat verder om het offensief voor Naarden voldoende te doen zijn er toch nog verdedigingswerken zouden moeten daargesteld worden, die worden ze aangelegd, den spoorweg genoegzaam tegen den vijand zouden beschermen en voor hem nutteloos maken en het derhalve onbillijk is te achten van den concessionaris gelden voor defensie werken te vorderen.

Van bevoegde zijde ben ik onderrigt dat wil men de richting veranderen zooals van sommige zijden is voorgesteld en ook in de dagbladen is besproken, de aanleg van den spoorweg zulke groote geldelijke offers zal vorderen dat de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij de concessie zou moeten laten varen.

Geschied dit dan is het zeker dat met die antidenten (beperkingen?Fk.)het wel niemand in het hoofd zal komen de concessie te vragen en zullen wij dus verstoken blijven van eene spoorweg verbinding die hoogst nuttig is voor de plaatsen die zij aandoet , daarenboven zeer bijzonder belangrijk is, voor den handel met Duitschland en voor die van geheel Nederland.

Maar wenscht dat de Gemeentebesturen die belang bij den weg hebben van zich doen hooren en neem ik dientengevolge de vrijheid U. E. A. voor te stellen, het daar heen te leiden dat Uw Gemeentebestuur (het gemeentebestuur van 's-Graveland FK.) zich in gelijke zin als dat van Hilversum aan de Tweede Kamer der Staten Generaal en aan de Ministers van Binnenlandsche Zaken en Oorlog wende."

Getekend door de Burgemeester van Hilversum.

Werd er al gewag gemaakt van een groot aantal bezwaren, er kwam nog een bezwaar van de gemeente Hilversum en dat ging om het volgende: het gemeentebestuur verzocht er rekening mee te houden dat de doorgaande verbinding van de Leeuwenlaan naar het St. Janskerkhof niet geblokkeerd mocht worden door de spoorbaan. Geadviseerd werd om de bestaande verbinding van de Leeuwenlaan (*de 's-Gravelandse Leeuwenlaan Fk.*) naar het St. Janskerkhof niet geheel te verbreken. Indien nodig zou een overweg aangelegd moeten worden, dan wel een parallelweg naar de dichtstbijzijnde overweg.

TOELICHTENDE BESCHRIJVING

VAN HET PLAN TOT AANLEG VAN:

EEN SPOORWEG VAN AMSTERDAM NAAR ALMELO,

GAANDE LANGS

Weesp, Naarden, 's-Graveland, Hilversum, Eemnes, Baarn, Soestdijk, Soest, Amersfoort, Barneveld, Milligen, Apeldoorn, 't Loo, Deventer, Bathmen, Holten, Rijssen en Wierden;

EEN SPOORWEG VAN SCHEVENINGEN NAAR AMERSFOORT,

GAANDE LANGS

's-Gravenhage, Voorschoten, Sooterwoude (met zijtak naar Leijden), Koudekerk, Hazerswoude, Oudshoorn, Alphen, Aarlanderveen, Zwammerdam, Boskoop, Bodegraven, Sluipwijk, Woerden en Utrecht;

EN EEN HAVEN TE SCHEVENINGEN.

Een internationaal goederen- en passagiersverkeer van buitengewoon ontzag is als zeker aan te nemen. Het verkeer tusschen Nederland en Noord-Europa is hoogst belangrijk. Onze Oost-Indische producten vinden grootendeels alhier hunne bestemming. Van de 50 millioen Ned. pouden koffij, welke jaarlijks worden aangevoerd, is vervoerd het grootste gedeelte voor Pruisen en anders zoodanige steden bestemd. De officiële handelsstatistiek wijst alleen voor Pruisen een goederenverkeer aan van meer dan 300 millioen pouden.

* International verkeer.

Bij het doornemen van archivalia van 's-Graveland stuitte ik op enkele archiefstukken betreffende de aan te leggen spoorlijn in de directe nabijheid van 's-Graveland. Het eerst gevonden stuk was van 1863.
Daarin wordt 's-Graveland expliciet genoemd. Behalve enige brieven waren daarbij ook enige tekeningen gevoegd, die het te volgen tracé van de aan te leggen spoorlijn moesten verduidelijken. Om de grootst mogelijke duidelijkheid te scheppen, geef ik de gevonden brief in zijn geheel weer. Vanuit Amsterdam werd op 20 juli 1863 een brief gezonden naar:

"Den Weledelachtbare Heer Burgemeester van 's-Graveland." No. 139.

"Edelachtbare Heer !"

"Dezer dagen heb ik de verzekering van zijne excellentie den Minister van Binnenlandsche zaken ontvangen dat mij namens Z.M. permissie zal worden verleend voor den aanleg en het exploiteren van een spoorweg, beginnende te Amsterdam en loopende langs Diemerbrug, Weesp, de Uitermeersche sluis, tusschen 's-Graveland en Bussum, Hilversum, Eemnes, Baarn en Bunschoten, Hoogland en de Haer (buurtschap bij Hoogland Fk.) naar Nijkerk met een zijtak van Hilversum over Maartensdijk langs Achttienhoven, Westbroek door Blauwkapel naar Utrecht.

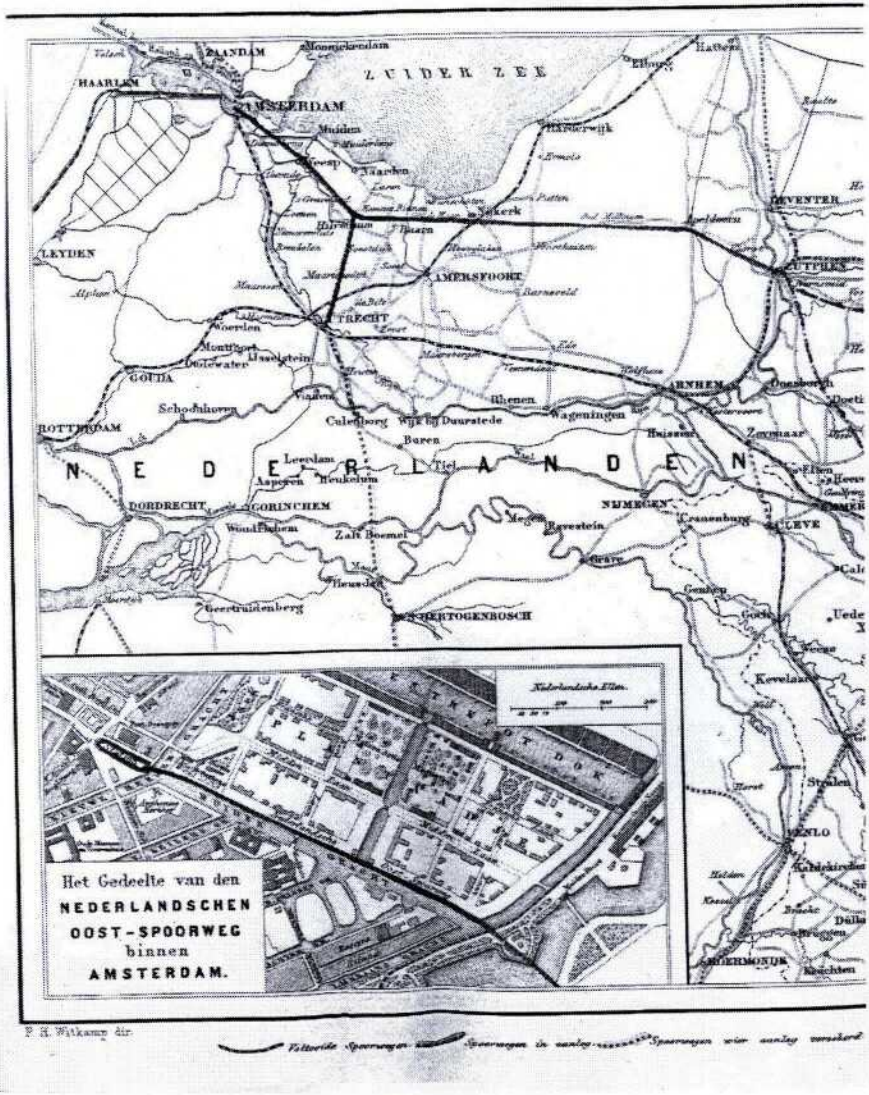
Het nut van dezen spoorweg (de Nederlandsche Oost Spoorweg) zal u terstond in het oog vallen daar hierdoor de kortst mogelijke onafgebroken gemeenschap tusschen de genoemde plaatsen en Overijssel, Drenthe, Groningen en Friesland zal worden verkregen.

Dit nut zal nog duidelijker worden wanneer ik u mededeel, dat het in mijn plan ligt den hoofdweg voort te zetten tot Zutphen, waardoor eene kortere verbinding met Hannover, Brunswijk, Bremen, Hamburg en Berlijn tot stand zal komen en vervolgens in de rigting naar de Munstersche en Rijnlandsche grenzen waardoor de rijke kolenbeddingen aan de Ruhr langs den kortsten weg voor onzen handel bereikbaar worden en de afstanden naar Munster, Dortmund en Frankfort aan de Main aanzienlijk worden verkort.

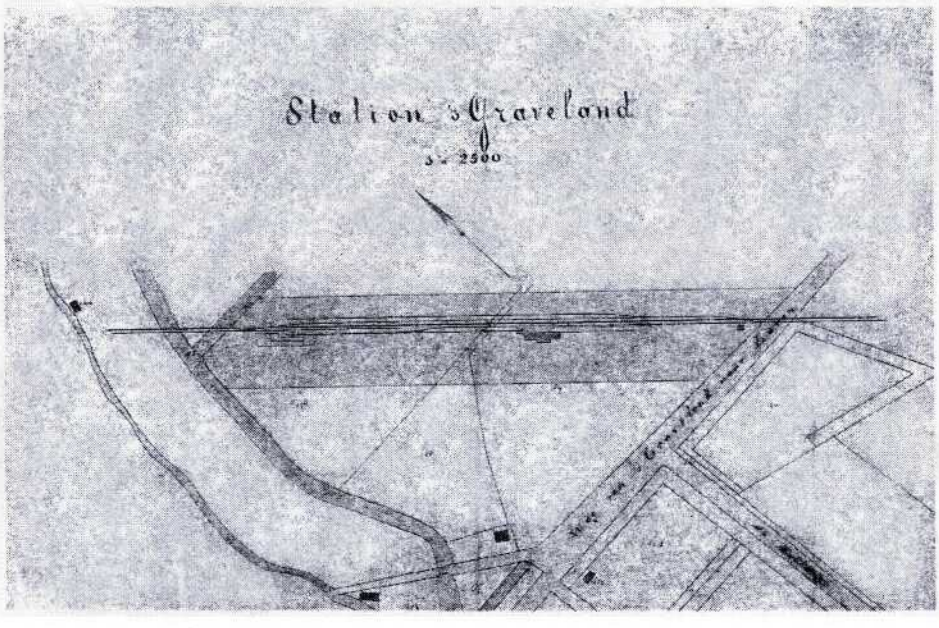
Die rigtingen zijn aangegeven in nevensgaande kaart, waarvan ik de eer heb U bij deze een exemplaar te doen toekomen.
Aangenaam zal het mij zijn te mogen vernemen of Gij Edel Achtbaar Heer genegen zijt mijn ontwerp met Uw veel vermogende invloed te steunen en of gelijke medewerking te verwachten is van de leden van den gemeenteraad en de notabelen.
In de eerste plaats toch zal van die krachtige medewerking der meest belanghebbende gemeenten en particulieren moeten blijken wanneer men het voorgestelde plan wenscht te zien daargesteld.

In afwachting van die inlichtingen heb ik de eer mij met de meeste hoog-

achting te noemen.
Edelachtbaar Heer!"
"Uw Achtb. Die. Dienaar C. [Cluthoven.] Ingenieur."



Voor het spoorwegstation 's-Graveland is het verloop van het tracé belangrijk. Daartoe heb ik een detail van de kaart, zoals meegezonden met bovenstaande schrijven van 20 juli 1863 hier opgenomen. Duidelijk is te zien dat Bussum daarop ontbreekt en Laren wel is ingetekend.
Het spoorwegtracé is geprojecteerd vanaf Amsterdam, Weesp richting Uitermeer en gaat dan ten zuiden van het Naardermeer, overigens niet aangegeven op de kaart, door de Hilversumse meent net ten noorden van 's-Graveland en van daar op Hilversum aan. Het tracé zou gedeeltelijk ook door het Spanderswoud lopen, vandaar het verzoek van het Hilversumse gemeentebestuur om een vrije doorgang van de Leeuwenlaan te bewerkstelligen in verband met de verbinding naar het St. Janskerkhof. Maar omdat het exacte tracé niet of nog niet geheel bekend was, zou de lijn ergens op de 's-Gravelandseweg moeten zijn uitgekomen. Véél dichter bij de kern van Hilversum. Dat de spoorlijn met station net ten noorden van 's-Graveland is ingetekend, is goed te zien op het volgende detailkaartje.

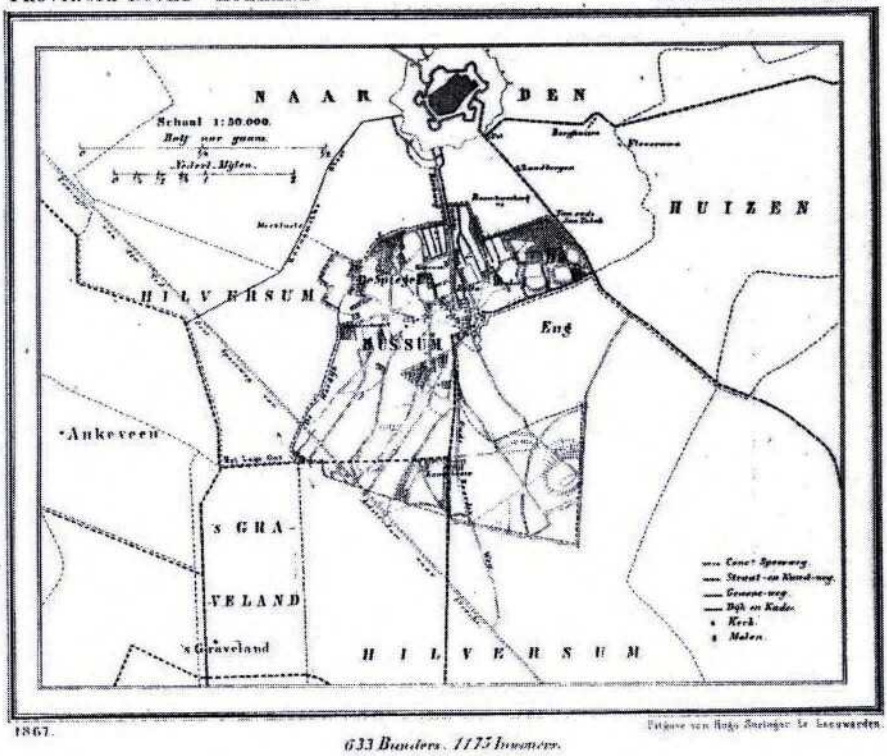


Bovenstaande kaartje dat gevoegd was bij het schrijven van 20 juli 1863

geeft summier het geprojecteerde station van 's-Graveland weer.
Het station is geprojecteerd op ca. 200 meter uit het midden van de Kooibrug, meer bekend als de Zwaantjesbrug, bij het gelijknamige restaurant 't Swaentje. Het kan niet anders dan een voorstudie zijn van het spoortracé en het station, dat er nooit zou komen! Op het kaartje zien we, behalve het geprojecteerde station, links de 's-Gravelandsevaart met de aftakking Karnemelksloot richting Naarden. Het spoor zou de karnemelksloot en ook de 's-Gravelandsevaart hebben moeten overbruggen. Uiterst links zou de sloot of wetering kunnen zijn, met daaraan staande het Polderhuis bij de Ankeveense brug. De 's-Gravelandsevaart maakt voorbij de Karnemelksloot nog steeds een vrij scherpe bocht naar links, om dan dicht bij het Polderhuis langs te gaan. Op het kaartje is dat niet aangegeven. De Loodijk ter linkerzijde van de 's-Gravelandsevaart, die bij de molen overgaat in de Gooilandseweg is ook niet aangegeven. De Loodijk gaat bij 's-Graveland over in de Franse Kampweg. De weg (weg van 's-Graveland naar Bussum en verder naar Laren). Zie kaartje.

Rechtsonder zien we de Melkweg uitkomend op de Franse Kampweg (de bosweg c.q. fietspad grenzend aan Bantam en het Spanderswoud).
Midden onder op de kaart is de Zwaantjesbrug ingetekend met de Stichtsekade. Aardig is te zien dat de Stichtsekade vroeger direct op de Franse Kampweg uitkwam. Waar zich nu het elektriciteits verdeelstation aan de Stichtsekade bevindt, zou eerder een boerderij gestaan hebben. Ook midden onder is ten noorden van de Stichtsekade een bouwsel (boerderij?) te zien, met een pijlaanduiding naar onder.

Mogelijk een aanwijzing dat dit bouwsel niet juist is ingetekend en meer tegen de Stichtsekade zou moeten liggen. Ook zien we nog een bouwsel aan de Franse Kampweg mogelijk is dit de nog bestaande boerderij voor Swaenswijk. In hoeverre indertijd alles juist is weergegeven (zie midden onder op de kaart) blijft wat onduidelijk. In 1932 is de situatie ter plaatse richting 's-Graveland met de aansluiting Loodijk en door de bouw van de brug over de 's-Gravelandsevaart geheel veranderd.



Van Jan Veenman uit Ankeveen ontving ik het kaartje van de gemeente Bussum in 1867. We zien ook hier het ingetekende spoorwegtrace, de schuinlopende lijn linksonder op het kaartje. Ook zien we links de bochtige 's-Gravelandsevaart, met de aftakking Karnemelksloot. Het trace gaat vanaf Uitermeer door de Hilversumse meent en verlaat de meent bij de noordkant van 's-Graveland om vervolgens door het Spanderswoud richting Hilversum te gaan. Onder druk van het Ministerie van Oorlog is de lijn op deze manier niet uitgevoerd maar kwam er tussen Naarden en Bussum een gemeenschappelijk station om het militair garnizoen Naarden gemakkelijker bereikbaar te maken. Hoewel het grondgebied van Bussum aanzienlijk is heeft het nog een onbeduidend centrum. Is het eigenlijk nog een gehucht, zoals de geschiedschrijver van Dokkum het in 1921 in zijn Boekje "Het Gooi" beschreef..

Vanuit Amsterdam werd op 2 juni 1865 een gedrukt stuk aan de bestuurders van 's-Graveland gezonden. In het schrijven werd zelfs gezegd dat de aan te leggen spoorlijn van groot belang zou zijn voor 's-Graveland en de opstellers van het schrijven wensten dan ook dat er krachtige medewerking en ondersteuning bij de regering in Den Haag ten burele zou komen. Het werd ondertekend door de twee concessiehouders van de aan te leggen lijn te weten A. Holtzman en J.N.W.C. Sieburgh.

ONTWORPEN
NEDERLANDSCH-WESTPHAALSCHE
SPOORWEG-LINIE.

ADRES DE HEEREN:
A. HOLTZMAN & J. N. W. C. SIEBURGH.

AMSTERDAM, 2 Junij 1865.

EDEL ACHTBARE HEEREN!

Door deszen hebben wij de Eer UEdAchtb. mede te deelen, dat wij den 12den Januarij 11. aan Z. E. den Minister van Binnenlandsche Zaken te 's Gravenhage Concessie hebben aangevraagd voor een Spoorweglijn, loopende van:

AMSTERDAM — Diemerbrug — Weesp — 's Graveland — **Hilversum** — Bennes — Baarn — Bunschoten (de Haar) — **Nijkerk** — Voorthuijzen — Oud-Milligen — **Apeldoorn** — Voorst — **Zutphen** — Warnsveld — Vorden — Baurie — Groenlo — **Winterswijk** — en verder op Pruisisch Grondgebied naar **Munster**, met zijtakken van **Coesfeld** naar **Enschedé** en **Dortmund**.

Hilversum — Maartensdijk — **Utrecht**.

Zutphen — Warnsveld — Vorden — Hengelo — Zelhem — **Doetinchem** — Silvolde, Gendringen, Anholt — Haldern of Empel, aansluiting bij de **Cöln-Mindener Bahn**,

onder overlegging van de volledige plannen, teekeningen, waterpassingen, lengte- en dwarsprofilen, alles gereed om bij het erlangen der Concessie, zoo mogelijk onverwijld te kunnen aanvangen: een arbeid, waaraan jaren tijds en groote kosten zijn verbonden geweest. —

Het groote belang dat Uwe Gemeente bij den aanleg dezer lijn heeft, doet ons op Uwe krachtige medewerking en ondersteuning bij de Regering te 's Gravenhage hopen, en zullen wij gewis al spoedig aanleiding vinden om ter dezer zake verder tot UEdAchtb. te wenden. —

Wij zijn gaarne bereid UEdAchtb. indien uitlichting, en ten onzen Kantore inzage onzer plannen en teekeningen te geven. —

Intusschen hebben wij de Eer met de meeste hoogachting te zijn:

UEdAchtb. Dv. Dienaren,

Aan de Edel Achtbare Heeren
Burgemeester en Wethouderen
der Gemeente
's Graveland.

Het bleef niet bij dit schrijven want in jnuari 1866 werd er een schrijven uit Den Haag verzonden aan de raad van 's-Graveland. Het ging nu niet alleen om de aan te leggen lijn Amsterdam richting het oosten van ons land maar ook om de lijn Scheveningen-Amersfoort. Voor de verwezelijking van beide lijnen werd een geldelijke injectie gevraagd in de vorm van deelneming in het maatschappelijk kapitaal!

Spoorwegen
Amsterdam-Almelo en Scheveningen-Amersfoort
en
Haven te Scheveningen.

's Gravenhage, Januarij 1866.

N° 758.

Mijne Heeren!

Het strekt ons tot genoegen U te kunnen mededeelen dat de aan ons verleende concessie voor den aanleg van de Spoorwegen Amsterdam-Almelo en Scheveningen-Amersfoort en een Haven te Scheveningen thans zoo ver is gevoerd, dat de uitvoering hoofdzakelijk afhangt van de bewijzen van belangstelling welke de gemeenten geven, die door deze Spoorwegen worden aangedaan.

Het zal U niet onbekend zijn dat, overal in het buitenland, de aanleg van Spoorwegen alleen door de krachtige medewerking der betrokken gemeenten tot stand komt.

Ook voor deze onderneming wachten wij uwerzijds een krachtig bewijs van sympathie. 's Gravenhage is reeds voorgegaan met een *don gratuit* van *f* 750,000.

Van uwe gemeente vragen wij echter geen subsidie; wat wij verlangen is deelname in het maatschappelijk kapitaal.

Wij vragen die met te meer vrijheid, omdat naar het eenparig gevoelen van alle deskundigen, de deelname in onze onderneming niet anders dan geldelijk voordeel kan opleveren. Gedurende de constructie werdt 5 % van het gestorte kapitaal uitgekeerd. Is de weg opgeleverd voor de exploitatie, dan vindt zij alle verbindingen gereed en daar zu niemand zal kunnen tegenspreken, dat wij van gunstiger conditie zijn dan de Rijnspoorweg, die circa 9 % dividend uitkeert, dan zal het wel geen betoog behoeven, dat de interest en aflossing der leening, welke men voor het nemen dezer aandeelen aangaat, gemakkelijk uit het dividend zullen gevonden worden.

Aangenaam zal het ons zijn spoedig van U te mogen vernemen voor hoeveel uwe gemeente inschrijft, altijd met dien verstande, dat een solide maatschappij gevestigd zij, zoodat deze inschrijving slechts als voorloopig is te beschouwen.

Met verschuldigde achting hebben wij de eer te zijn,

Mijne Heeren!

UEd. dw. dienaren,

Aan den Raad der gemeente
's Graveland

We maken een flinke stap door de jaren want de eerst dan gevonden correspondentie dateert van 26 november 1868 en was weer van de hand van de eerder genoemde concessiehouders uit Amsterdam.

Het waren enige gedrukte stukken waarop een groot aantal personen stonden die tot het comité van aanbeveling behoorden. Dat was vooral de Amsterdamse bovenlaag. Maar ook de burgemeester van 's-Graveland, M.C. van Pellecom en J. Alberti van Hilversum hadden zich op de lijst laten plaatsen. Voor de aanleg gingen de concessiehouders aanvankelijk uit van een bedrag van **vier miljoen** gulden. En de stortingsdatum voor dat kapitaal was van dinsdag de 1e tot en met zaterdag de 5e december. Voor 's-Graveland kon men terecht op het raadhuis en ten kantore van notaris Lasonder. Uitvoerig werd nog eens stilgestaan bij het belang van nieuwe spoorverbindingen en met aansluiting op het Duitse spoorwegnet. Enkele regels wil ik hier weergeven omdat 's-Graveland en omgeving werden genoemd.

"De eerste schakel Amsterdam-Nijkerk, die men thans aanvankelijk wenscht tot stand te brengen, heeft inmiddels op zich zelf voor Amsterdam een veelzijdig belang.

Deze lijn toch zal de hoofdstad verbinden met Weesp, 's-Graveland, Hilversum en de andere plaatsen van het schoone en nijvere Gooiland, het Eemdal en Nijkerk.

Voorts zal die lijn al dadelijk (reeds vóór dat de verbinding Zwolle-Almelo gereed is) Amsterdam, met de geheele Veluwe, Overijssel, Drenthe, Groningen en Friesland verbinden."

"Voegt men hierbij de uitnemende geschiktheid van het Gooiland tot zomerverblijf voor de bewoners der hoofdstad, wanneer deze spoorweg eens gereed zal zijn,[1]) en het vervoer van de industriële producten van Hilversum, dan blijkt het duidelijk dat de geprojecteerde lijn ook op een ruim lokaal verkeer zal mogen rekenen."

[1]) "Van Amsterdam zal per gewone trein worden bereikt: Diemerbrug in 7 min.; Weesp in 18 min.; 's-Graveland in 29 min. en Hilversum in 40 minuten, etc."

Er was nog een apart schrijven voor de burgemeester van 's-Graveland. Het lijkt me goed om de brief die soms wat vreemde uitgangen bevat in zijn geheel weer te geven.

"Edleachtbaren Heer Burgemeester der Gemeente 's-Graveland."

"Edelachtbare heer!"

"Door dezen nemen wij de vrijheid U.Ed. Achtbare aandacht nogmaals bijzonder te vestigen op de binnen weinige dagen opengesteld wordende inschrijving voor de Ooster-Spoorweg-Maatschappij, welke in zoo nauw verband staat tot den bloei van U.Ed. Achtbare Gemeente.

Bij het openstellen dier inschrijving hebben wij ook gemeend te mogen vertrouwen dat eene in verhouding zéér ruime deelname van wege Uwe gemeente ons zoude te beurt vallen, en wij vleijen ons dan ook dat U.Ed. Achtbare over dat punt de Gemeenteraad onverwijld zult willen raadplegen en ons dan ongetwijfeld gunstigen uitslag nog gedurende de dagen van inschrijving mededeelen.

De deelname der betrokken Gemeenten langs de lijn kan op die der Hoofdstad van zéér grooten invloed zijn.

Het zal noodeloos zijn U.Ed. Achtbare te wijzen op de ontwikkeling en voorspoed welke U.Ed. Achtbare Gemeente te wachten staat wanneer eene rechtstreekse spoorweg gemeenschap met de hoofdstad zal zijn tot stand gebragt, derzelve zullen zeker alle verwachting overtreffen, en de geldelijke bijdrage, welke men daarvoor thans heeft, gewis in zéér ruime mate vergoeden.

Ons vleijende met U. Ed. Achtbare gunstige berichten hieromtrent teke-nen wij."

De brief liegt er niet om, 's-Graveland wordt dringend verzocht om in te schrijven op de exploitatierekening ten behoeve van de aan te leggen spoorweg. Het valt op dat de brief spreekt van ontwikkeling en grote voorspoed van 's-Graveland als de lijn klaar zou zijn.

Weinige dagen na bovenstaande brief komt er een vervolg van de concessiehouders ten burele van de 's-Gravelandse burgemeester. De brief is gedateerd; Amsterdam 30 november 1868.

"Edelachtbare Heer Burgemeester der Gemeente 's-Graveland."

"Naar aanleiding der ons ter ore gekomen geruchten als zoude het ***station 's-Graveland*** *onzer Ooster-Spoorweglijn, vereenigd worden met dat van Hilversum hebben wij de eer U. Ed. Achtbare bij dezen mede te deelen dat dit gerucht van alle waarheid ontbloot is.*

's-Graveland en Hilversum zullen ieder een afzonderlijk station bekomen.

Ons vleijende weldra mededeeling eener ruime inschrijving van wege U. Ed. Achtbare gemeente te zullen bekomen, tekenen wij met alle hoogachtend."

Op 4 december 1868 ging het 's-Gravelandse gemeentebestuur overstag. Bij brief gericht aan de explotatiehouders de heren A. Holtzman en J.N.W.C. Sieburgh te Amsterdam werd het volgende geschreven.

"Wij hebben de eer Uw. Ed. kennis te geven dat door de gemeenteraad alhier, in zijne vergadering van den 2 dezer is besloten, om ten behoeve der gemeente 's-Graveland deel te nemen in de op te rigten Nederlandsche Oosterspoorweg-Maatschappij, volgens de ontwerp statuten, voor drie aandelen á f.1000,- elk. Met de meeste achting ons noemende.

Burgemeester en wethouders van 's-Graveland. M.C. Van Pellecom, (Burg.) En H.J. Veugelink, (Weth.)"

Er zal nog heel wat af gecorrespondeerd en geregeld zijn alvorens in 1874 de Oosterspoorlijn, het trace Amsterdam-Amersfoort, zoals de lijn algemeen bekend is geworden in gebruik werd genomen. Dat de spoorlijn uiteindelijk veel noorderlijker en door de Naardermeer is aangelegd kan wijzen op het feit dat het Ministerie van Oorlog zijn gelijk heeft gekregen.

Dat de spoorlijn door het Naardermeer ging lopen was in die tijd kennelijk geen bezwaar. Nog in 1904 vatte de gemeenteraad van Amsterdam het plan op om het Naardermeer aan te kopen en het te bestemmen tot vuilstortplaats. Zó onbelangrijk achtte men het Naardermeer.

Hilversum spon garen bij wijziging van het trace want de Hilversumsemeent bleef zo gevrijwaard van deling met alle gevolgen van dien. Of de vereniging van erfgooiers "Stad en Lande van Gooiland" met argumenten heeft bijgedragen tot wijziging is mij onbekend gebleven.

De waarde en toekomst van het Naardermeer veranderde pas veel later. Enkele natuurminnende mensen met aan het hoofd Jac. P. Thijse richtten in 1905 de "Vereniging tot behoud van Natuurmonumenten" op en in 1906 kocht de vereniging het Naardermeer als zijn eerste beschermde natuurgebied. Dat de spoorlijn een negatieve invloed heeft op flora en fauna wil ik hier onbesproken laten

In 1882, de trein op de Oosterspoorlijn reed al bijna tien jaar, vervoegde zich nog eens een avonturier, met een fantastisch plan voor een spoorlijn, tot het college van B. en W. van 's-Graveland. Een schrijven gedateerd 20 maart 1882, van ene "Cramer van Baumgarten," kwam ten burele van de burgemeester. De inhoud ervan luidde als volgt.

"Aan Heer Burgemeester en Wethouders der Gemeente 's-Graveland."

Behalve voor een stoomtram van Utrecht over Maartensdijk en Vuursche naar Baarn heeft de ondergetekende ook concessie aangevraagd voor eene lijn Amersfoort-Soest-Vuursche-Hilversum.

Hij is ook bereid deze lijn door te trekken naar 's-Graveland mits Uwe gemeente hem op eenerlei wijze tegemoet kome in de kosten van aanleg of

wel hem eenige subsidie verleent.

Doch alvorens dit punt ter sprake komen kan moet het bestuur van Stad en Lande van Gooiland goedgunstig beschikken op het door hem onder dagteekening van 22 februari 1882 ingediend verzoek om zijne rails te mogen leggen op de gronden in dat verzoek nader aangewezen.

Uwe Edel Achtbaren hiervan kennis gevende laat hij het aan Uw oordeel over dit schrijven tot een punt van bespreking te maken voor de eerstvolgende raadsvergadering en dan tevens den raad voor te stellen zijn verzoek bij genoemde commissie van Stad en Lande van Gooiland krachtdadig te ondersteunen."

Heeft u het beeld al helder voor ogen een wirwar van spoorlijnen? Was het misschien de oplossing voor de nu overvolle wegen? Op een klein gebied vele treinen met dito overstapmogelijkheden laten rijden als alternatief? Och, laat ik het verder maar rusten.

We gaan nog even terug naar de jaren zestig en zeventig van de negentiende eeuw. De buurtschap Uitermeer en 's-Graveland waren zoals mocht blijken voor een spoorwegtrace niet langer meer in beeld. Daarvoor in de plaats kwam station Naarden-Bussum.

Het benodigde zand voor de aarden baan door het Naardermeer werd verkregen uit de heide tussen Bussum en Hilversum. Nog niet zo lang geleden gebeurde het omgekeerde en is er ter plekke zand gebracht maar nu voor de aanleg van het grootste ecoduct van Nederland. Het kan verkeren.

Zowel Naarden als Bussum beleefden na de aanleg van de spoorlijn een enorme groei. Het inwonertal van Bussum verdubbelde zich binnen tien jaar na aanleg. De woonwijk het Spiegel kwam na de aanleg van de spoorlijn tot stand.

Wim Fecken.

Bronnen:

Eindelijk komt de eerste trein! De ontwikkeling van het openbaar vervoer in Hilversum van 1870 tot 1925 en andere. Bibliotheek H'sum.

Streekarchief Gooi en Vechtstreek: Gem. bestuur 's-Graveland, 1795-1938, inv. 188, 195, 196, 208 en 251 en 869.

Internet. Geschiedenis van het Naardermeer.

Ps.

Vanuit Ankeveen ging op 10 juli 1873 ook een schrijven uit aan Gedeputeerde Staten van Noord Holland. Het ging om de verplaatsing van een overweg in de Oosterspoorweg.

"In antwoord op Uwe missive van den 2e dezer maand no. 10 betrekkelijk de voorgenomen verplaatsing van den overweg voor den aan te leggen Oosterspoorweg en wel in den rijweg vanaf 's-Graveland op Laren, hebben wij de eer U Ed. Groot Achtb. Kennis te geven dat nu des wegens gedaan onderzoek, moet worden medegedeeld, onzentwege tegen die verplaatsing geene bezwaren noch bedenkingen bestaan."

Was getekend de Burgemeester en Wethouder van Ankeveen; M.C. van Pellecom en J.C. van Blarcum.

Omdat de burgemeester het had over *"de aan te leggen Oosterspoorweg"* en de brief gedateerd was 1873 concludeer ik dat hij inmiddels op de hoogte was van de andere keuze van de lijn. Die overweg c.q, spoorwegovergang zal gelegen hebben waar we nu het spoorwegviaduct bij de Bussumse watertoren vinden. Die overweg kwam in 1928/1929 te vervallen door de bouw van het spoorwegviaduct.

Bron: Gem bestuur van Ankeveen, 1818-1966 inv. 64 brief nr. 1067 d.d. 10-07-1873.

Schenkingen

Wij hebben meerdere schenkingen ontvangen.

Onze hartelijke dank aan:

Otto van Dijk	een soda pot en een schenkkurk van de firma Verhoeven
David Windsma	een boek met handgeschreven gedichten over onze plaatselijke geschiedenis en gebeurtenissen, dat is geschreven door zijn vader, de heer Piet Windsma
Benno Roozendaal	een winkelschep
Henk de KloetAzn	een otterklem en een beeld van een turfgraver
Frans Hendriks	diverse foto's van de wijkverpleegster, zuster Rijpstra
Henk Smit	een ansichtkaart uit 1902
Jan Frakking	Diverse gereedschappen, een tekening en drie grote schoolplaten
Mw. Freemantle	een spindel, gevonden op Jachtlust en een beklede hutkoffer van de familie Blaauw
Douwe van Essen	diverse boeken en bidprenten
Jan Schriek	een koperen weegschaal
Gerard A. Monkhorst	een drie meter lange zaag om ijs uit te zagen voor de ijskelders

voorzitter: Dhr. F.J. van Giessen, Reigerlaan 31, 1241 EB Kortenhoef
035 656 2390 giessen.f@online.nl

secretaris: Dhr. K. Voorn, Hugo de Grootstraat 38, 1215 EA Hilversum
035 621 1536 koosvoorn@telfort.nl

penningmeester en ledenadministratie:
Dhr. C. Boekschoten, Hoflaan32, 1241 XM Kortenhoef
035 656 1858 keesboekgloriosa@ziggo.nl

leden: Dhr. J. Immerzeel, Kortenhoefsedijk 69, 1241 LR Kortenhoef

Dhr. J. Schriek , C. de Wijsstraat 17, 1241 BW Kortenhoef

Dhr. H. B. C. Verhagen , Suikerpot 2, 1241 HK Kortenhoef

Dhr. B. Wallenburg, Noordereinde 145,
1243 JM 's-Graveland

ereleden: Dhr. D. Buitenhuis, Dhr M. van Ee, Dhr J.C. Immerzeel,
Dhr S.F.C. Kessel, Mw. C. van den Velden-de Groot,
Dhr A.D. Wumkes†,

leden van verdienste: Dhr. J.B. Koster, Dhr. J. Schriek,
Mw. M.A. Boeve-Bant, Mw. V. van Vliet

bezoek– en postadres: Kerklaan 89, 1241 CL Kortenhoef

bezoekuren: iedere woensdagavond van 20.00 uur tot 22.00 uur en iedere laatste zaterdag van de maand van 13.00 uur tot 16.00 uur

telefoon: 06 1044 8502

mail: hkgloriosa@hetnet.nl

website: www.hk-kortenhoef.nl

bank: Rabo 149.386.419