

## Veerdienst

Regelmatig onderhouden bootverbinding, vooral tussen de verschillende Zaanse gemeenten en Amsterdam, voor het vervoer van goederen en met name personen. De eerste veerdienst in de Zaanstreek ontstond waarschijnlijk in de late middeleeuwen en werd onderhouden tussen Assendelft en Kennemerland. In de 16e eeuw ontstond een intensieve beschuitvaart tussen Wormer/Jisp en Amsterdam. Niet tot de veerdiensten worden gerekend de [overzetveren](#) die over bijvoorbeeld de Zaan en de Nauernasche Vaart voeren.

### Veerdiensten uit Assendelft

De bootverbinding tussen Assendelft en Haarlem en omgeving werd, volgens [De Boer](#), al vóór 1400 geregeld onderhouden. Over het toen nog smalle Wijkermeer werden de landbouwproducten van Assendelft vervoerd, die mogelijk zelfs op de markt van Leiden terecht kwamen.

De veerdienst op Amsterdam vanuit Assendelft kwam pas laat tot stand. Zeker is dat er vanaf 1756 een geregeld personen- en goederenvervoer tussen beide plaatsen was. Iedere maandag vertrok om 4 uur een schuit uit Assendelft en om 14 uur een retourschuit uit Amsterdam ( in de winter een uur later).

### Veerdiensten uit Wormer en Jisp

In de laatste decennia van de 16e eeuw kwam de [Beschuitbakkerij](#) in Wormer en Jisp tot grote bloei. Het beschuit werd vooral vervoerd naar de Oude markt op de Amsterdamse Fluweelburgwal, waar een speciale markt met Zaans beschuit werd gehouden. Later kwam de Nieuwe markt op de Keizersgracht. Er moet in verband hiermee een omvangrijke goederenstroom tussen Wormer/Jisp en Amsterdam v.v. hebben bestaan.

Het Wormer beschuit werd in heel Nederland en ook daarbuiten uitgevent. Lootsma vond het bewijs dat in 1615 een regelmatige dienst tussen Wormer en Amsterdam werd onderhouden. [Gerrit Mol](#) gaf aan dat dit veer mogelijk al een halve eeuw eerder in de vaart was. Het veer bleef ook na de teloorgang van de beschuitbakkerij belangrijk, bijvoorbeeld voor de afvoer van producten van de walvisvaart (zoals traan). In 1759 waren er nog twee veerschuiten in de vaart. De ligplaats van de boot op Amsterdam was nabij [Zuiderveer](#) en [Bartelsluis](#). In de 18e eeuw waren er drie diensten per week (maandag, woensdag en vrijdag), de afvaart was om 5.00 uur. Het veer werd in 1856 opgeheven wegens gebrek aan klandizie.

Vanaf dezelfde plaats werd een veerdienst op Alkmaar onderhouden. Wanneer deze dienst in de vaart kwam en wanneer deze weer verdween is niet bekend. In 1791 kostte een retourvaart drie stuivers. Het vervoer van een korf kippen kostte twee stuivers, evenals dat van een mand eieren, een zak zout, een groot pak, een schaap of een brief. Het vervoer van een kalf of een varken kostte zes stuivers, dat van een koe twaalf stuivers. Een derde veer voer op Purmerend en vertrok elke donderdagochtend vanaf de Middentil. Dit veer verdween aan het einde van de 19e eeuw.

### Veerdiensten vanuit Zaandam

De Zaanstreek dankte haar economische opbloei in de 17e en 18e eeuw voor een belangrijk deel aan

de ligging nabij Amsterdam, de belangrijke stapelmarkt. Het wekt daarom geen verwondering dat er een intensief verkeer bestond tussen de belangrijkste plaats in de Zaanstreek en de hoofdstad. Dit was niet uitsluitend geregeld verkeer. Sommige kooplieden hadden hun eigen vervoermiddel, anderen maakten gebruik van ongeregelde (illegale) veerdiensten.

Vanuit Zaandam voeren niet alleen veerschuiten op Amsterdam, maar - minder frequent- ook op bijvoorbeeld Haarlem, Leiden, Rotterdam, Breda, Den Bosch, Deventer, Groningen en Leeuwarden. Zie ook [Economische geschiedenis](#) geschiedenis 2.8.2.. De hoogte van de hierna gegeven schatting van het vervoerde aantal reizigers in 1704 wekt het vermoeden dat niet alleen Zaankanters gebruik maakten van de veerdienst op Amsterdam. Lootsma vermoedde dat reeds in 1588 een veer tussen Alkmaar en Amsterdam v.v. bestond. dat via de Zaan (met waarschijnlijk een overstapplaats bij de Dam) naar de hoofdstad voer.

Het is zeker dat er in 1630 een veer tussen Zaandam en Amsterdam bestond. Dat jaar ondertekenden 32 [schuifvoerders](#) uit Amsterdam een verzoekschrift om een 'gesloten veer'. Zij hadden genoeg van de ongeregelde concurrentie uit de plaatsen 'Sardam, Wormer, Gisp, Oostzanen, Westzanen, Crommenye, Ryp, Graft, Ackersloot ende andere'. De Graaf van Holland willigde het verzoek in 1631 in, er werd een pachtgeld ingesteld.

Zowel aan Amsterdamse als aan Zaandamse zijde mochten vier veerschippers worden aangesteld, die bij ijs en slecht weer 2 à 3 extra personen mochten inschakelen. Gezamenlijk kregen zij de zorg voor twee tochtschuiten en vier denschuiten (grote open roeiboten). Vervoer met een tochtschuit was voor de passagiers aanmerkelijk duurder. Een enkele reis per denschuit kostte 2 stuivers (bij 8 of meer passagiers) en per tochtschuit 6 stuivers. Bij minder dan acht passagiers waren de tarieven voor de denschuit: 1 persoon 15 stuivers, 2 personen samen 15 stuivers, 3 en 4 personen samen 16 stuivers. Voor de tochtschuit moest 1 passagier 30 stuivers betalen.

Bij zware weersomstandigheden en bij nacht mocht dubbel tarief worden gerekend, aangezien er dan twee schippers nodig waren. De tarieven voor vee waren: paard 16 stuivers, koe en os 12 stuivers, varken 4 stuivers, kalf en schaap 2 stuivers. Een belangrijke bepaling was dat de schippers voor 'gemene beurs' moesten varen, de inkomsten werden gelijkelijk verdeeld. In de praktijk leverde dit wel eens spanningen op. Dat gold nog sterker de bepaling dat Amsterdam, indien noodzakelijk, het recht had nieuwe schippers aan te stellen. Zaandam had dat recht niet en zag het aantal schippers na verloop zelfs teruggebracht worden tot twee. Een aantal Zaankanters trok zich overigens niets aan van het reglement (en de boetes van 2 gulden per overtreding) en bleef gewoon illegaal goederen en mensen overzetten.

## Zaandijk

Veerschippers uit andere Zaanse dorpen overtraden de bepaling dat zij alleen personen uit hun eigen plaats mochten vervoeren. In 1666 werd bijvoorbeeld de Zaandijker Willem Symonsz Pullen gearresteerd, omdat hij niet-Zaandijkers zou hebben vervoerd. In Amsterdam was er een vaste afmeerplaats aan de tegenwoordige Prins Hendrikkade, destijds benoemd als 'tussen de Haringpikkerstoren en de Haarlemmersluis'. Het slaan van de klok in de Haringpikkerstoren diende als vertreksignaal, in Zaandam was dat de klok van de Oostzijderkerk.

De Amsterdamse veerschippers waren allen lid van het binnenlandsvaarders-gilde. De Zaandammers waren niet in een gilde verenigd, maar hielden er wel enige organisatie op na. Bijvoorbeeld de zorg voor weduwen en wezen was geregeld. Het oudst bewaard gebleven reglement dateert van 1683. Hierin stond dat er tussen Zaandam en Amsterdam v.v. twaalf veerschuiten voeren. Uit Zaandam

vertrokken er daarvan zes uit zowel Oost- als Westzaandam. Nog steeds werd in 'gemene beurs' gevaren. Zowel in Oost- als in Westzaandam werd jaarlijks een overman aangesteld, die de orde en regelmaat moest handhaven.

Hij moest er bijvoorbeeld op toezien dat er per schuit niet meer dan 64 passagiers werden vervoerd. Als er meer passagiers stonden te wachten moest hij zorgen voor directe afvaart van een tweede schuit. De maximale afmetingen van de veerschuiten waren bepaald: 50 voet lang en 11 voet breed. Ze moesten allen de capaciteit voor 64 passagiers hebben. Op iedere schuit moesten minimaal twee veerlieden aanwezig zijn. Ook de vertrektijden waren bepaald. Tussen 1 april en 1 oktober vertrok van 5 uur tot 18 uur ieder heel uur een schuit. Tussen 1 oktober en 1 april was de eerste afvaart een uur later en de laatste afvaart twee uur vroeger.

Op maandagen vertrok tussen 6 en 9 uur ieder half uur een schuit, mits er tenminste vijf personen op de boot stonden te wachten. Op weekdagen vertrok om 13.30 uur een extra schuit. De tarieven waren: 2 stuivers en 3 penningen voor een enkele reis (beneden de tien jaar half geld), fl. 1,50 voor het afhuren van de hele schuit (in de winter een gulden meer; na 18.00 uur fl. 3,15). Een deel van het geld moesten de schippers als impost (belasting) aan de verschillende steden afdragen. Bij hun aanstelling moesten de schippers 400 gulden borg in de kas van de banne storten.

Aanvankelijk maakte Amsterdam ruim gebruik van het recht naar goeddunken veerschippers aan te stellen. In 1666 waren er 36 veerschippers in de hoofdstad. Dat werd als te hoog beschouwd, en in genoemd jaar stelde het gemeentebestuur het maximum op 24 veerschippers. Met 12 Zaandamse schippers maakte dat een totaal van 36. De veerdienst tussen Amsterdam en Zaandam werd zonder twijfel het meest gebruikt (schattingen geven ruim 200.000 passagiers), maar er werden ook regelmatige diensten onderhouden op bijvoorbeeld Hamburg, Dantzig, Riga, Londen, Bremen en La Rochelle. Tot 1810 was ook postvervoer een officiële taak van de veerschippers.

## Eigen reglementen

Tot 1696 hadden de Zaandamse en Amsterdamse veerschippers elk eigen reglementen. In dat jaar werd echter een gemeenschappelijke regeling afgesloten. Deze regeling gold twaalf jaar, met daarna de mogelijkheid van verlenging, waar in ieder geval in 1708 en 1720 gebruik van werd gemaakt. Ook van de jaren 1743, 1755 en 1784 zijn gemeenschappelijke regelingen bekend. De bepalingen in de reglementen waren goeddeels gelijk. Alleen het reglement van 1784 kende een aantal belangrijke wijzigingen, als gevolg van het verval van de economie. Vanaf dat jaar vertrokken dagelijks nog maar acht schuiten uit Zaandam (maandag en vrijdag twee meer).

In de wintermaanden waren er nog minder vaarten. Desondanks was er nog sprake van overcapaciteit, schippers klaagden met regelmaat. Een veer van de hand doen werd vrijwel een onmogelijkheid. Alleen de schuit (er werd gevaren met 'damschuiten' kostte al ongeveer duizend gulden. Zo werden de veerdiensten in de praktijk familie-ondernemingen. Het Martelaarsveer bijvoorbeeld bleef van de tweede helft van de 18e eeuw tot de opheffing, vlak voor de Tweede Wereldoorlog, in bezit van de familie De Ronde.

In 1805 waren er 20 veerschuiten in de vaart, 9 voor het personenvervoer waren Zaandams en 9 Amsterdams, 1 werd uitsluitend voor goederenvervoer gebruikt, en 1 voer tussen Amsterdam en Oostzaan. Het verval zette in de Franse tijd (1795-1813) in versterkte vorm door. Ook na 1813 werden de veren niet druk gebruikt. Bovendien kwam de stoomvaart op. In 1826 kwam de [Mercurius](#) als eerste stoomveerboot in dienst. In de jaren tachtig van de 19e eeuw hadden de stoomschepen de zeilschepen definitief overbodig gemaakt.

## Veerdiensten uit andere Zaanse plaatsen

Het veer uit Zaandam op Amsterdam was verreweg het belangrijkste, maar ook uit andere Zaanse plaatsen werden diensten op Amsterdam v.v. onderhouden. Koog aan de Zaan had zeker in 1666 een eigen veerschuit in de vaart, die waarschijnlijk tot het einde van de 18e eeuw bleef varen. Ook vanuit Zaandijk vertrok in 1666 een veerschuit naar de hoofdstad, die toen mogelijk al 20 jaar in de vaart was. Het Zaandijker veer bleef in ieder geval tot 1818 bestaan. Wormerveer had zeker vanaf 1683 een veerdienst op de hoofdstad. De afvaart in Wormerveer was om 4.30 uur, die uit Amsterdam om 14.00 uur.

Vanuit Westzaan voer een veer op Haarlem en Amsterdam, via Halfweg, dat zeker in 1752 in de vaart was. In de zomer vertrok de schuit om 4.30 uur, 9.30 uur en 14.30 uur uit Westzaan en om 6.00 uur, 11.00 uur en 17.00 uur uit Amsterdam. Het stichtingsjaar van het veer uit Oostzaan is onbekend. Zeker is dat dit in 1639 in de vaart was en toen al geruime tijd bestond. Sommige schuiten voeren via Zaandam. De laatste veerboot Oostzaan-Amsterdam v.v. werd in 1921 uit de vaart genomen, toen de Enhabo - zie: [Streekvervoer](#) - het personenvervoer naar de hoofdstad overnam.

In de 19e eeuw vertrok de schuit om 8 uur van de Oostzamer Overtoom en om 16 uur uit Amsterdam. Daarnaast was er een aparte melkschuit, die Oostzaanse melk naar de Melkmarkt aan de Prins Hendrikkade bracht. Op maandag en woensdag vertrokken er extra schuiten in verband met de veemarkt. In 1884 ging het veer over op stoom en kwam de exploitatie in handen van de Onderlinge Schroefstoombootmaatschappij. Dagelijks waren er vijf vaarten tussen Oostzaan en Amsterdam v.v. In 1886 waren er twee schuiten in de vaart, die in de zomer dagelijks 12 vaarten maakten en in de winter 10. In 1919 werd één schuit uit de vaart genomen. Even was er nog een bloeiperiode na het gereedkomen van Tuindorp Oostzaan, maar in 1921 werd de dienst beëindigd. De maatschappij is pas in 1928 opgeheven.

De veerboten uit Krommenie werden niet alleen gebruikt door inwoners van dit dorp, er mochten officieel ook Assendelvers mee worden vervoerd. Dat was uitzonderlijk, meestal was alleen vervoer van eigen inwoners toegestaan. Het Krommenieër veer ontstond vermoedelijk in de eerste helft van de 17e eeuw. In 1659 was het in ieder geval in de vaart. Er voeren vier schepen op Amsterdam, vermoedelijk ook voor het vervoer van zeildoek naar de hoofdstad.

Het veer uit Krommenie was vermoedelijk na Zaandam het belangrijkste. In 1788 woonden er nog 9 veerschippers in Krommenie. In 1815 werden er ook diensten op Alkmaar en Purmerend onderhouden. In 1827 waren er nog 4 markt- en vrachtschippers op Amsterdam en Alkmaar.

Bijzonder was de veerdienst met De Burgemeester Ferf 1 en II, onderhouden tussen Westzaan en het spoorstation Koog-Zaandijk. De motorboot vervoerde in 1894 bijna 24.000 personen. De komst van de autobus betekende in 1915 het einde van deze veerdienst.

Zie ook: [Economische geschiedenis](#) geschiedenis 2.8.2.

## Bronnen

\* Bijdrage tot de geschiedenis der Veren tusschen de Zaanstreek en Amsterdam, De Zaanlander [Sipke Lootsma](#). Later hergepubliceerd in de [De Zaende](#).

From:

<https://www.zaanwiki.nl/encyclopedie/> - **ZaanWiki**

Permanent link:

<https://www.zaanwiki.nl/encyclopedie/doku.php?id=veerdienst>

Last update: **2020/09/07 12:05**