

Isolement in het hart van het land

Infrastructuur in het zuidwesten van Utrecht

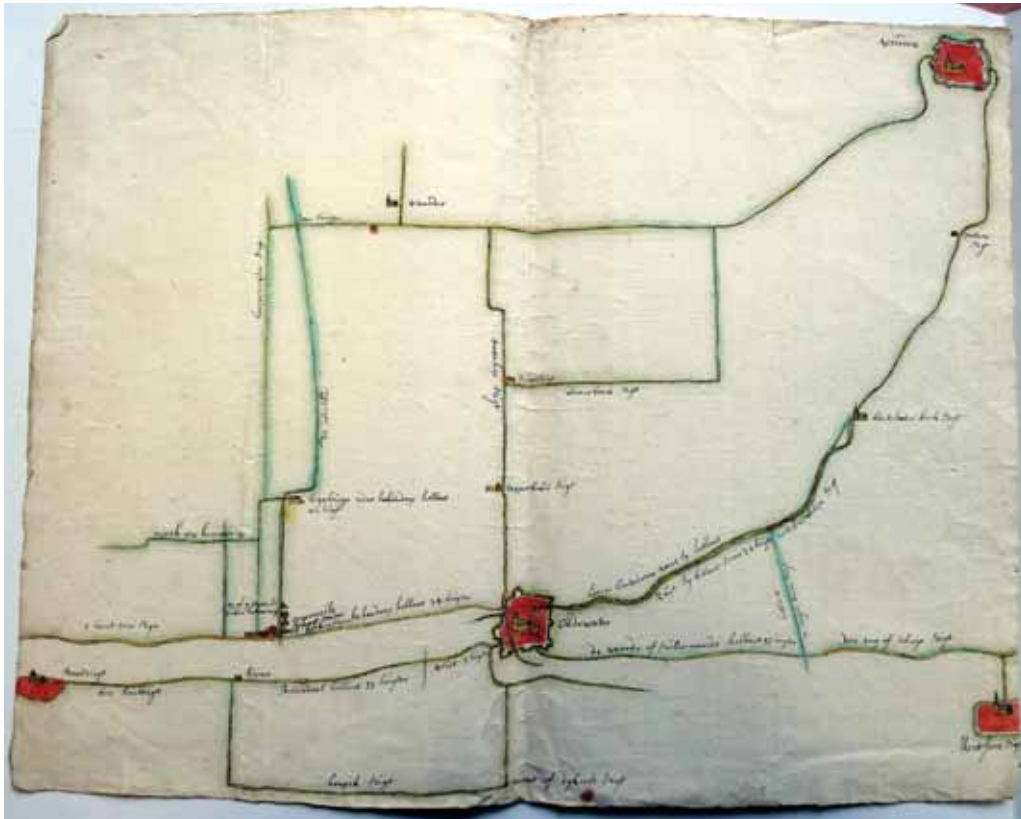
Infrastructuur is een term met vele betekenissen. In dit artikel beperkt de auteur zich tot de fysieke mogelijkheden die mensen hebben om van A naar B te geraken en dan vooral via wegen, waterwegen en spoorwegen. Gekozen is voor de periode van de negentiende en begin twintigste eeuw en ook geografisch is een beperking aangebracht: het gaat om infrastructuur in het zuidwesten van de provincie Utrecht, de Lopikerwaard en directe omgeving.

door Fred Vogelzang

Er is beperkt onderzoek gedaan naar de infrastructuur in het zuidwesten van Utrecht. Er zijn studies verricht naar de Vaartse Rijn als vervoersweg. In verschillende boeken en artikelen over de lokale geschiedenis is aandacht besteed aan aanleg van wegen, kanalen en spoorwegen. De focus lag daarbij vaak op de technische kant van de zaak: op welke manier en wanneer werden bepaalde verbindingen tot stand gebracht. Andere onderzoekers bekeken juist de economische kanten: wat werd er vervoerd en op welke wijze, welke plaatsen werden verbonden?

In de negentiende eeuw was er in Nederland een fundamentele discussie gaande over infrastructuur. Daarbij stond de vraag centraal of nieuwe verbindingen ervoor moesten zorgen dat zoveel mogelijk bestaande dorpen en steden bereikbaar werden, of dat de aanleg van infrastructuur juist moest dienen om lege gebieden te ontsluiten voor nieuwe inwoners en economische functies. Beide uitgangspunten kenden overtuigde aanhangers. De liberaal Thorbecke vond bijvoorbeeld dat het stelsel van wegen, waterwegen en later spoorwegen op een natuurlijke wijze diende te groeien, anderen pleitten juist voor een van bovenaf gestuurde 'rationele' openlegging van het land.

Daarnaast speelde nog iets mee: waar in het buitenland in de eerste helft van de negentiende eeuw een uitbarsting van energie leidde tot bijvoorbeeld de aanleg van grote spoorwegnetwerken, nieuwe wegen en intensieve industrialisatie, bleef het Nederlandse elan tot grote infrastructurele projecten beperkt. Alleen op het gebied van kanalen aanleg werden initiatieven ontpleoid. De verklaring wordt wel gezocht in de cultuur: Nederlanders voelden zich vooral verbonden met het water.¹ Zuidwest Utrecht is in elk geval een watergebied. Het wordt doorsneden of begrensd door de Lek, de Vaartse Rijn, de Oude Rijn en de Hollandsche IJssel. Pas laat werden hier nieuwe verbindingen over het land tot stand gebracht en, alle ijver ten spijt, kwam er nooit een lokaal net van spoorwegen. Dat had ook te maken met de slappe bodem, zoals we later zullen zien. Economisch en sociaal isolement was het gevolg. In dit artikel wil ik me vooral richten op de bestuurlijke en politieke processen. Wie was de drijvende kracht achter de aanleg van bepaalde infrastructuur, wie maakte zich daarvoor verantwoordelijk? Daaruit hoop ik wensen, verwachtingen en motieven te kunnen afleiden. Vervolgens beschrijf ik welke effecten dit had op de bewoners van zuidwest Utrecht.



De 'wegenkaart' van Oudewater en omgeving omstreeks xx. (Collectie De Jong, RHC Rijnstreek en Lopikerwaard)

Zeventiende-eeuwse initiatieven

Voor 1795 was de provincie Utrecht een autonoom gebied, waarover de Staten van Utrecht de soevereiniteit uitoefenden. Er was geen structurele bemoeienis van de Staten met wegen en waterwegen. Die verantwoordelijkheid was versnipperd over stadsbesturen, lokale heren, waterschappen en grondbezitters. Particuliere aanwonenden waren verantwoordelijk voor onderhoud en alleen voor heel belangrijke verbindingen werden er bovenlokale afspraken gemaakt.

De enige interlokale verharde weg uit de middeleeuwen was die tussen De Bilt en Utrecht.

Het stadsbestuur van Amersfoort beijverde zich in de zeventiende eeuw voor een betere landverbinding met het westen van de provincie door middel van de aanleg van de 'wegh der wegen' in de richting Zeist. Daarbij speelden ook particulieren een belangrijke rol, net zoals ze dat gedaan hadden bij de iets daarvoor tot stand gebrachte Biltse en Zeistergrift. Vooral waterwegen werden aangelegd of verbeterd. In het westen ging het onder meer om de Bijleveld, aangelegd als ontwateringsweterring, die een kortere trekschuitverbinding met Amsterdam waarborgde. Ook ingrepen bij de Vecht en de aanleg van de Leidsche Rijn, die

een aantal bochten in de Oude Rijn afsneed, zijn hier voorbeelden van. Het meest in het oog lopende voorbeeld is de Vaartse Rijn.

Toen aan het begin van de twaalfde eeuw de Kromme Rijn steeds meer verlandde en de Utrechtse bisschop plannen maakte om het Lange Broek, de moerasgebieden in het zuidoosten, te ontginnen, bleek daarvoor een dam in de rivier bij Wijk noodzakelijk. Groot protest volgde, want deze hindernis zou de Utrechtse handel ingrijpend schaden. Als compensatie werd toen op kosten van de bisschop de Vaartse Rijn in de richting van de Hollandsche IJssel gegraven. Toen de IJssel zelf dreigde te verlanden en Holland met veel wateroverlast kreeg te kampen, liet graaf Floris V de IJssel bij het Klaphek afsluiten. Het zuidelijk deel van de Vaartse Rijn werd toen naar het oosten verlegd zodat er opnieuw een open verbinding met de Lek ontstond, de Doorslag geheten. Daar bouwde de stad Utrecht een grote sluis. Ter verdediging verrees bij Vreeswijk, het dorpje rond de sluis, zelfs een 'blokhuis', een militaire versterking.

De IJssel vormde een belangrijke verbinding, met name voor de steden IJsselstein, Montfoort en Oudewater. Via die rivier waren er geregelde verbindingen met Utrecht en Vreeswijk, maar ook in de richting Gouda, Rotterdam en Den Haag. Met enige regelmaat vertrokken schuiten naar de grote steden in het westen, die zowel personen als handelswaar vervoerden.

Het ontbreken van centraal toezicht leidde ertoe dat onderhoud van wegen en waterwegen vaak te wensen overliet. Waterschappen bijvoorbeeld waren sterk in het dempen van putten, nadat het kalf verdronken was en zelfs in die situatie probeerde men de wateroverlast (en de kosten!) vooral naar de burens door te schuiven. In het zuidwesten van Utrecht liepen vele wegen over de dijken en de kades, die onder waterschappen vielen. Een slecht onderhouden dijk had vaak ook een negatieve invloed op de kwaliteit van de weg.



Een roeiboot als transportmiddel bij de stad Montfoort. (Collectie Rahms, RHC Rijnstreek en Lopikerwaard)



De Vrouwenbrug over de Lange Linschoten op een ets van E.C. Rahms, 1881. (Collectie Van der Lee, RHC Rijnstreek en Lopikerwaard)

De lokale infrastructuur in het zuidwesten was rudimentair, vooral vanwege de beperkte behoefte. Weinig mensen waren voor onderwijs of voorzieningen afhankelijk van de grotere steden in de omgeving. Er werd wat vee naar de markt gebracht in Utrecht of Schoonhoven, er werden hoepen en touw geproduceerd voor de VOC, maar de meeste boeren waren gericht op de eigen gemeenschap en verkochten in de directe omgeving. Behalve stadjes als IJsselstein, Woerden en Montfoort, die goede waterverbindingen hadden, was er van intensief interlokaal verkeer in dorpen als Linschoten, Lopik, Benschop en Polsbroek geen sprake. Ondernemende inwoners trok-

ken weg, zeker toen de economie aan het einde van de achttiende eeuw sterk achteruitging. Dat bleef zo gedurende een groot deel van de negentiende eeuw.

Negentiende eeuw

De Bataafse en Franse tijd maakte een einde aan het bestuurlijk particularisme van de Republiek. De macht van de provincies werd gebroken ten faveure van centraal gezag. Napoleon besloot dat in zijn hele rijk alle hoofdsteden met elkaar verbonden dienden te worden. Zo kwamen er ook in Nederland grote doorgaande wegen. De weg van Amster-



E.C. Rahms maakte in 1878 deze foto van de Noordlinschoterdijk te Linschoten. Rechts de boerderij met huisnummer 45 en links een draaibrug over het riviertje de Lange Linschoten. (Collectie Het Utrechts Archief)

dam naar Parijs liep via Utrecht en Vreeswijk. Dat streven naar goede verbindingen werd overgenomen door de eerste Nederlandse koning, Willem I. De provinciale hoofdsteden in het nieuwe koninkrijk dienden te worden verbonden door verharde wegen.

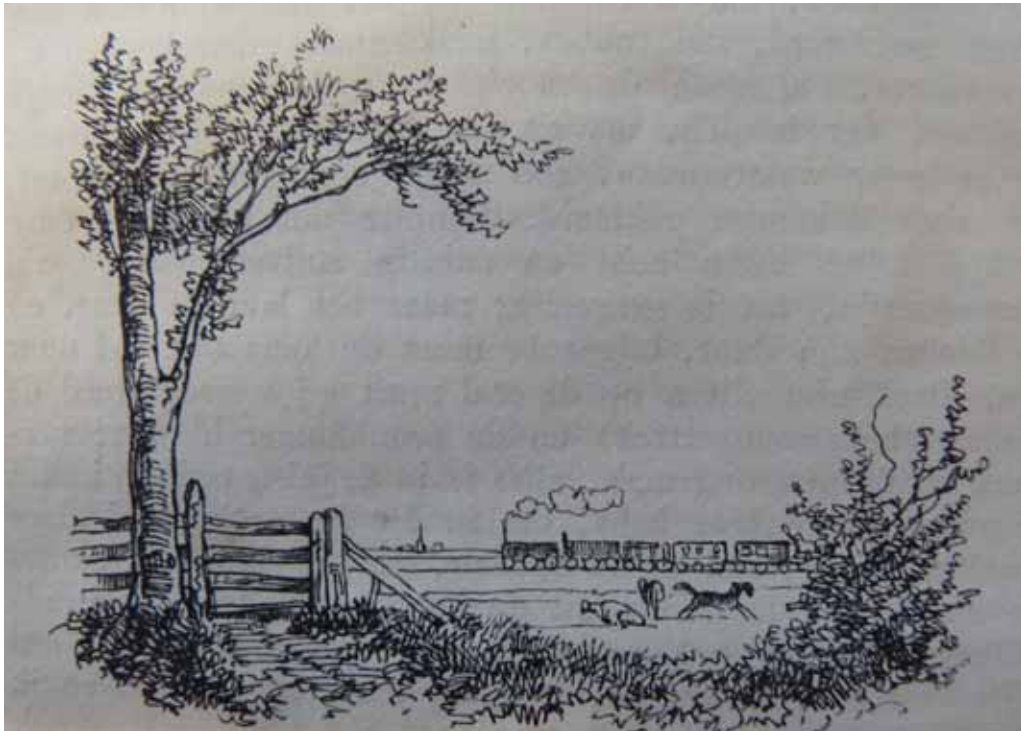
Rond 1830 was het aantal kilometers verharde weg sterk gestegen. Omdat initiatief en financiën van het Rijk kwamen en het doel een nationaal net van verbindingen was, betekenden deze nieuwe wegen weinig voor de lokale ontsluiting. De lagere overheden, waarvan verwacht mocht worden dat ze zich juist daarop zouden richten, hadden tot de grondwetswijziging van 1848 geen wettelijke (en financiële!) middelen voor een eigen beleid in de ruimtelijke ordening. In de Gemeentewet van 1851 werd opgenomen dat

de aanleg van wegen en waterwegen het publieke belang als uitgangspunt had en dat er tol mocht worden geheven om de onkosten te bestrijden. Wel diende de doorstroming voorop te staan, zelfs als dat ten koste zou gaan van de schatkist. Thorbecke lijkt er vanuit te zijn gegaan dat gemeenten uit eigenbelang zichzelf zo toegankelijk mogelijk wilden maken, om zo de economie en de eigen inkomsten te stimuleren.² Toch werkte het zo niet. Als er al lokaal nieuwe wegen ontstonden, kwam dit voort uit particulier initiatief. Consortia van rijke grondbezitters of kooplieden vroegen een concessie aan voor de aanleg van een bepaald traject. Tollen zorgden voor inkomsten. Omdat deze tolbomen vaak om de 5 à 7 km stonden, waren deze nieuwe wegen nauwelijks sneller dan het oude systeem.

Tussen 1824 en 1842 werd er 250 km verharde weg in de provincie Utrecht aangelegd, maar dan vooral in het oosten van de provincie, waar adellijke grootgrondbezitters het voortouw namen.³ Gemeentebesturen beperkten zich vaak tot de hoofdstraten in het dorp. IJsselstein bijvoorbeeld kocht van Domeinen een aantal wegen in de bebouwde kom aan. In het gemeentearchief van Lopik is over de hele negentiende eeuw maar één omslag over het wegonderhoud te vinden, pas in de twintigste eeuw nam de bemoeienis flink toe. In Benschop zijn alleen wat stukken te vinden over het begrinden van een doorgaande weg en de tolheffing van een zandweg.⁴

Na het midden van de negentiende eeuw woei er een nieuwe wind door Nederland.

Spoorwegen werden aangelegd en ook de wegeaanleg schakelde naar een hogere versnelling. In 1868 was de lengte aan verharde wegen in de provincie Utrecht toegenomen tot 800 km. Daarmee was 40 % van de wegen verhard. Die verbeterde wegen zorgden voor een toename van diligenciediensten en beurtveren, om al die wegreizigers te vervoeren en over de diverse kanalen en rivieren te zetten. Het zuidwesten van de provincie bleef echter achter bij deze ontwikkeling. Alleen de doorgaande weg van Utrecht via De Meern naar Gouda en Rotterdam, die door de provincie werd beheerd, kende regelmatig onderhoud. Van een samenhangende visie op infrastructuur op provinciaal, laat staan regionaal niveau, was geen sprake.



Een van de eerste treinen in het Hollandse polderlandschap. (Oudewatersche Almanak 1862)

Belangrijker dan landwegen was het vervoer over water. Napoleon had de rivieren genationaliseerd. Deze belangrijke regio-overstijgende verbindingen werden door het keizerrijk beheerd en onderhouden. Onder het nieuwe koninkrijk van Willem I bleef ook die beslissing overeind. Omdat historische rechten en plichten eveneens gewoon doorliepen, leidde dat tot veel juridische verwarring. Wat voerde het rijk uit, welke rol had de provincie, wat was de taak van de lokale overheden, gemeenten en waterschappen? En dan waren er nog de vele particuliere eigenaren, die vroeger zowel rechten als plichten bezaten. Welke bleven daarvan bestaan? Het speelde vooral bij de landwegen, maar er ontstonden ook conflicten over het onderhoud aan oevers, jaagpaden en dijken, waarop wegen lagen en bij afwateringskwesies.

De adoptie van de waterwegen door het Rijk hield grote verbeteringen in vooral na het midden van de negentiende eeuw. De Lek en de IJssel, die beide last hadden van verzanding, werden toen grootschalig uitgebaggerd. Deze rivieren waren echter vooral van belang voor de doorvoer van goederen, de bevolking van de Lopikerwaard had er weinig profijt van. De Vaartse Rijn bleef een levensader voor de Utrechtse economie, maar was vooral een schakel in de transitohandel. Lokale waterwegen, zoals de wetering langs Polsbroek en Benschop, werden vooral gebruikt om voedsel en turf te vervoeren en vielen niet onder de verbeterprojecten van het Rijk.

Net zoals de verbetering van de grote rivieren was ook de aanleg van spoorwegen vooral een nationale ontwikkeling. In Engeland werd al vanaf het einde van de achttiende eeuw geëxperimenteerd met stoommachines en later met spoorwegen. In 1831 werden ook in Nederland de plannen voor spoorwegen steeds concreter, maar de uitvoering liet op zich wachten. In 1843 kwam de eerste spoorweg gereed die over Utrechts grondgebied liep: de spoorverbinding tussen Amsterdam en Utrecht. Na het midden van de negen-

tiende eeuw nam het aantal kilometers spoorrails flink toe. Zuidwest Utrecht profiteerde echter niet van deze nieuwe techniek, omdat plannen voor een lokaal spoorwegnet, een lichte variant van de 'echte' spoorwegen, keer op keer mislukten. Dat hing samen met de karakteristieken van het gebied: verspreide bevolking en weinig industrie, die bovendien was geconcentreerd in de stadjes langs de IJssel. Ook fysiek waren er problemen: de slappe bodem maakte aanleg technisch moeilijk en erg kostbaar.

De provincie bleef vooral passief. Zij voerde rijksbeleid uit en vanuit die rol had ze bemoeienis met de aanleg van kanalen, onderhoud van rivieren en spoorwegen, maar Gedeputeerde Staten waren slechts bij enkele landverbindingen direct betrokken. Het toezicht op de waterschappen en gemeenten hield wel in dat de provincie die instanties aansprak als ze in gebreke bleven bij het onderhoud aan infrastructuur, maar van een duidelijk actief beleid is niets te ontdekken. Ad hoc sprong het provinciaal bestuur bij met subsidies, als de aanleg van een weg bijvoorbeeld het lokale draagvlak te boven ging. Wel streefden GS naar samenvoeging van de ruim 130 waterschappen, waarmee een daadkrachtiger bestuurslaag zou worden geschapen. In 1882 werd een eigen waterstaatsdienst opgericht. De eerste hoofdingenieur, K. van Rijn, die ruim twee decennia aan het hoofd van de dienst zou staan, ontpopte zich als een drijvende kracht achter nieuwe plannen.⁵ Zo had die dienst invloed op de grote kanalenplannen van de tweede helft van de negentiende eeuw en het begin van de twintigste eeuw en was het de hoofdingenieur die meedacht over het rijkswegennet, waaruit de huidige snelwegen zijn voortgekomen.

Hierna zullen de water- en de landverbindingen in zuidwest Utrecht worden besproken en word telkens gekeken, wie voor welke ontwikkelingen verantwoordelijk was.

Van Beuningen en de tolleren

Hendrik Adriaan van Beuningen, een van de oprichters van de Steenkolenhandelsvereniging, Statenlid en een belangrijke figuur in de Utrechtse kamer van koophandel, ijverde in 1888 om de tolleren in de hele provincie op te heffen. In het oosten van Utrecht was daartoe al een voorstel ingediend, maar Van Beuningen wilde ter stimulering van verkeer en economie de maatregel verbreden tot de hele provincie. Het was een beproefde methode in zulke gevallen een commissie te benoemen om advies uit te brengen. Van Beuningens initiatief kreeg steun van de Vereniging der Behartiging van Stoomvaartbelangen om ook de tolleren op de vaarwegen op te heffen. Het was slechte timing. Gedeputeerde Staten waren in dezelfde periode naarstig op zoek naar methoden om het onderhoud aan wegen minder zwaar op de begroting te laten drukken. Al eerder was geëxperimenteerd met het uitbesteden van het onderhoud aan lokale overheden en waterschappen. Die zouden dan met behulp van een subsidie het onderhoud overnemen. De tolleren, die tot dan toe voor de onderhoudsgelden hadden gezorgd, konden daarmee worden gesloten. In de jaarverslagen wordt geen motivatie voor dit beleid gegeven, maar het ligt voor de hand aan bezuinigingen te denken. De onderhoudskosten van provinciale wegen waren trouwens relatief laag, de helft van wat het onderhoud van de wegen in rijks handen kostten. De proef met het uitbesteden van het wegonderhoud aan de gemeenten mislukte: de wegtoestand bleek te verslechteren en de kosten werden niet lager. Het verbaast dan ook niet dat Van Beuningens voorstel het niet haalde. De tolleren bleven dus aanwezig, sommige zelfs tot de jaren dertig van de twintigste eeuw. Wel boekte Van Beuningen een kleine overwinning met zijn voorstel, dat de aannemers die de wegen onderhielden, verplicht werden voor hun personeel een ongevalverzekering af te sluiten.

Lek en IJssel

Vanaf de achttiende eeuw kregen de Nederlandse rivieren in groeiende mate last van verzandingen. De oorzaak is onbekend, maar de gevolgen waren ingrijpend. De rivier kon zijn water steeds slechter kwijt en dat leidde tot overstromingen. De dijken hielden het vaak niet en na 1784 hadden de inwoners van het rivierengebied regelmatig te kampen met grote wateroverlast. Dijkverzwaring verergerde de kwaal, omdat nieuw zand van de dijken werd weggespoeld en stroomafwaarts voor nog meer zandbanken zorgde. Ook de Lek en de Hollandsche IJssel hadden veel last van zandbanken en verzanding en de daarmee gepaard gaande lage waterstanden.

De Lek was een belangrijke rivier, maar feitelijk niet voor de Lopikerwaard, waarvan hij de zuidelijke grens vormde. Alleen bij Jaarsveld en Vreeswijk waren er mogelijkheden om goederen op boten te laden of voor passagiers om zich over het water te laten vervoeren. Er was ook weinig behoefte aan, omdat de lokale boeren zelden producten naar de markt brachten. De afzet was vooral huis aan huis, met af en toe wat vee dat naar Utrecht of Rotterdam werd verhandeld.

De Hollandsche IJssel was voor IJsselstein wel een belangrijke waterweg. Via de Doorslag was de rivier, die zijn water kreeg via een duiker met de Lek maar voor scheepvaart in het zuiden was afgesloten, verbonden met de Vaartse Rijn. Er waren dagelijkse veerdiensten op Utrecht. Naar het westen stroomde de IJssel langs Montfoort en Oudewater richting Holland en was ook voor die steden een belangrijke verbinding. Op Den Haag en Rotterdam bestonden al in de achttiende eeuw wekelijkse diensten. Na die bloeiperiode kwamen economische en bevolkingsgroei in IJsselstein pas weer na 1900 langzaam op gang. Behalve manden, hoepen en wat touw waren er weinig exportproducten. Pas met de stichting van hout- en meubelfabrieken bereikte de industriële revolutie het stadje.

Bij Woerden werd rond 1900 het aantal schepen geteld dat vanaf de Oude Rijn in de rich-

ting van de Hollandsche IJssel voer: 2300 per jaar.⁶ Andere cijfers zijn niet bekend. Hoewel de provinciale overheid gedurende de negentiende eeuw vele statistieken bijhield over de rivieren en kanalen, met onder meer waterstanden, aantallen gepasseerde schepen etc., bleef de Hollandsche IJssel daarbij vreemd genoeg buiten beeld. Het aantal van 2300 schepen klinkt als respectabel, maar valt in het niet bij de vele duizenden schepen die over de Vecht en de Oude Rijn voeren, laat staan de meer dan 10.000 die Vreeswijk passeerden. Stel dat er 300 vaardagen in een jaar zitten, dan hebben we het over acht schepen per dag.....

In de Lopikerwaard zelf werd het watervervoer vooral uitgevoerd op de weteringen. Een van die weteringen was gebaseerd op een oude veenstroom, de Lobeke, die ook zijn naam had gegeven aan de nederzetting die er langs was ontstaan: Lopik. Midden door de waard lag de Benschopperwetering, de hoofdas van de middeleeuwse ontginningen. Langs deze wetering lagen niet alleen de dorpen Benschop en Polsbroek, maar ook vele boerderijen. Hier en daar werd de lintbebouwing doorbroken door zijwenden⁷ en dwarskaden. De meeste infrastructuur volgde dat weteringen- en dijkenpatroon, want daar was de ondergrond stevig genoeg. Voor onderhoud waren de waterschappen en de gemeenten verantwoordelijk. De Lopikerwetering en de Enge IJssel, die in een grote bocht aan de oostkant bij Lopikerkapel lag, kenden dammen. Schepen konden met windassen over die dammen heengetrokken worden, maar dit laat al zien dat het goederenvervoer beperkt was. De meeste schuiten waren klein en laag, zodat ze goed onder de bruggen door konden. Ook in deze weteringen worstelde men met lage waterstanden. Behalve fruit, hooi, aardappelen en teenbossen werd er weinig vervoerd.

De hinder van de verzanding van de IJssel reikte veel verder dan de Lopikerwaard. Het water zocht een alternatieve route via de sluisen bij de Doorslag en zo naar het noorden en

bereikte uiteindelijk Utrecht. Daar gaven de hoge waterstanden enkele industriëlen, die langs de Vecht fabrieken hadden geopend, veel overlast. De eigenaren van de spinnerij van Elin en Schober zetten vanaf 1840 de Utrechtse raad en de provinciale overheid onder druk om die toestand te verbeteren. Hun oplossing was de afsluiting van de Doorslag. De provinciale commissie die zich over het probleem boog, besloot echter de uitdieping van de IJssel in hun opdracht mee te nemen. Zoals vaker bij politieke commissies, versnelde al dit overleg het vinden van een oplossing niet. Pas twee jaar later, in 1843, kwam de commissie met een rapportage. Ze stelde inderdaad de afsluiting van de IJssel voor, maar dan bij de Geinbrug en liever nog ergens in Holland. Dat voorstel werd naar de verantwoordelijke minister gezonden, omdat rivieren tenslotte onder de jurisdictie van het Rijk vielen. De minister was echter niet overtuigd van de wijsheid van het voorstel en stuurde het terug. Uiteindelijk besloten Gedeputeerde Staten de IJssel bij de Geinbrug af te sluiten en bij de Doorslag nieuwe sluisdeuren te plaatsen, die eveneens wateroverlast zouden tegengaan. Ze gingen er daarbij wel vanuit dat ook de minister en de provincie Zuid-Holland aan dit kostbare plan zouden meebetalen.

In datzelfde jaar 1845 werden aanvullende plannen gesmeed voor de verbetering van de waterhuishouding in de IJssel. Tussen Oudewater en Haastrecht zou de rivier moeten worden verbreed en zou het jaagpad moeten worden verlengd. Drie jaar later werd er groot onderhoud aan de sluis bij de Doorslag gepleegd, waarbij onder meer een sluiswachterswoning werd gebouwd. Deze maatregelen werden uitgevoerd terwijl men nog wachtte op het definitieve besluit van de minister over de IJssel, dat in 1851 afkwam. Het had zo lang geduurd omdat het Rijk opdracht had gegeven voor een totaalstudie van het Nederlandse rivierensysteem. Die verscheen in 1849. Ingenieurs hadden het hele rivierstelsel onder de loep genomen en stelden voor een

‘normalisering’ van de rivieren door te voeren. Dat hield in dat overal vastgestelde breedten en diepten van vaargeulen (de ‘normen’) werden nagestreefd. Kribben en strekdammen waren een belangrijk hulpmiddel hierbij: zij gebruikten via de stroming de kracht van de rivier zelf voor het uitslijten van de vaargeul en het opruimen van zandbanken.

Daarnaast leidde de beslissing van de minister tot grote baggerwerkzaamheden, wat door toepassing van stoommachines een stuk efficiënter ging. De Hollandsche IJssel werd bovendien op een aantal plaatsen rechtgetrokken, de jaagpaden verbeterd. Bij Lopik bijvoorbeeld stond een molen pal naast het lijnpad. Als de molen werkte, moesten de trekpaarden, die van de wieden in paniek raakten, worden uitgespannen en omgeleid. Bij Tienhoven, niet ver van Vreeswijk, liet het jaagpad eveneens flink te wensen over. Gelukkig was door de opkomst van stoomschepen de trekschuit flink op zijn retour. Het onderhoud van jaagpaden kon daarom in de jaren hierna worden teruggeschroefd.

Hoe belangrijk de verbetering van de rivieren was, bleek elke winter. Geregeld bedreigde zware ijsgang het omringende land. Het ijs kon niet weg door ondiepten en vormde hoge dammen. De ijssdammen zelf schuurden langs de dijken en erachter stuwde het water op. Als dan de dam begon te smelten, was een vloedgolf het gevolg. In 1845 dreigden als gevolg daarvan de dijken bij Jaarsveld onder het geweld te bezwijken. Het dijkleger, versterkt met arbeiders die aan het werk waren bij het nabijgelegen Fort Honswijk, kon een ramp ternauwernood voorkomen. Het repareren van deze dijken nadat het ijs was weggesmolten, kostte het Rijk jaarlijks tonnen. In de winter was de bevaarbaarheid van de rivier duidelijk slecht: bij Vreeswijk passeerde in januari 1852 nog niet een kwart van het aantal schepen dat gemiddeld in de zomer werd geteld.⁸

De jaren na het Koninklijk Besluit werd er hard gewerkt langs de IJssel. Er werd op vele

plaatsen gebaggerd om de geul op standaarddiepte van 1,64 el bij een breedte van 7 el te krijgen. Een el was inmiddels gelijkgesteld met een meter. Op diverse plekken werden nieuwe bruggen gebouwd, die zo waren vormgegeven dat men met staande mast de brug kon passeren. Ondanks die verbeteringen werd er in 1858 opnieuw geklaagd over lage waterstanden in de rivier. Ook kende het jaagpad in de richting Gouda diverse obstakels, die door weigerachtige eigenaren niet werden verwijderd. De vaargeul door Oudewater werd aangepast en de Enge IJssel werd verdiept. In 1868 werd het deel tussen Montfoort en Oudewater verbreed en vijf jaar later werd opnieuw een flink deel van de IJssel uitgebaggerd.

Dat bleef ook bij de Lek noodzakelijk. Ondanks de aanleg van kribben stond bij Vreeswijk af en toe maar 1 el (1 m) water in de vaargeul. Nieuwe kribben bleken noodzakelijk, terwijl ook baggeren niet achterwege kon blijven. In 1863 werden diverse zandplaten weggewerkt en tien jaar later werden nieuwe kribben en strekdammen gebouwd. Dat kon niet voorkomen dat er af en toe een schip vastliep, dat vaak met grote kosten weer werd vlot getrokken of gelicht. De verbeterde bevaarbaarheid zorgde wel voor een toename in de scheepvaart en nieuwe aanvragen voor concessies voor vaste stoomschipdiensten.

De natuur bleef echter grillig. De versterkte dijken zorgden soms voor nieuwe gevaren. In 1876 bijvoorbeeld tастe ijsgang opnieuw de dijken van de Lek aan. Delen van de buitenzijde werden weggeslagen en rijsmatten en horden moesten worden geplaatst om de dijk te beschermen. Later werd de dijk met zand verzwaard. Dat grote gewicht drukte op de oude dijk en daardoor werden zand en grond zijwaarts weggeperst. Het zand kwam omhoog in de schuur en het woonhuis van een boerderij achter de dijk. Aanvankelijk had de boer er niet zo’n bezwaar tegen, omdat het zand zuiver water mee omhoog perste en hij zo in huis een eigen watertoevoer had. Na

enige tijd echter duwde het zand de hele vloer omhoog en begonnen de muren vervaarlijke scheuren te vertonen. Ook zijn sloten stroomden vol zand. Eerst werd geprobeerd door het plaatsen van bekisting, gevuld met mest, tegendruk te bieden, maar dat bleek onvolgende. Op diverse plaatsen rond de boerderij ontstonden nieuwe wellen. Pas toen grind werd gestort, hield het gewicht van al dat steen de zaak in evenwicht en bleven nieuwe wellen uit.⁹ De provincie besloot toen met behulp van mineurs en sappeurs – tegenwoordig zouden we zeggen: de genie – uit Utrecht op meer plekken langs de Lek bekisting aan te brengen om zulke wellen tegen te gaan.

De toenemende stoomvaart vormde een eigen bedreiging voor de rivieren, omdat de golfslag de oevers aantastte. Die losgespoelde grond kwam in de vaargeul terecht, waardoor nieuwe baggerwerkzaamheden noodzakelijk waren. In 1888 trok het Rijk nog eens ruim 100.000 gulden uit voor het uitbaggeren van de IJssel, het verdiepen van de vaargeul en het weghalen van oude brughoofden bij IJsselstein.

Ook de Lek kreeg steeds opnieuw nieuwe kribben en strekdammen. Desondanks bleven baggerwerkzaamheden noodzakelijk en waren er nog altijd momenten waarop de waterstanden zo laag waren dat de scheepvaart voor dagen en soms zelf weken werd gestremd. IJsoverlast bleef ook een terugkerend fenomeen. In 1891 moest weer 10.000 gulden worden vrijgemaakt om schade aan kribben te herstellen. Hier en daar werden de dijken beschermd met platen van portlandcement en basalt.

In de decennia daarna bleven flinke posten op de provinciale begroting verschijnen voor onderhoud en uitdiepen van de Lek en de Hollandsche IJssel. De scheepvaart voer er wel bij: het aantal schepen dat bij Vreeswijk passeerde, nam toe tot bijna 35.000 (beide richtingen).¹⁰ Dat was vooral transitoverkeer. Behalve voor de middenstanders bij de slui-

zen bij Vreeswijk, leverde dat weinig economische groei op voor zuidwest Utrecht. De voorzichtige industrialisatie van IJsselstein, waar enkele meubel- en houtfabrieken verreesen, werd wel gestimuleerd door de verbeterde bevaarbaarheid van de IJssel, waardoor grondstoffen konden worden aangevoerd en de eindproducten hun weg naar de markten konden vinden. Enorme bedrijven waren het niet. Er werkten bij elkaar enkele tientallen tot iets meer dan honderd arbeiders, dwergen vergeleken met de grote metaalfabrieken in Utrecht of de bedrijvigheid langs de kanalen ten noorden van de provinciehoofdstad.

Vaartse Rijn en Merwedekanaal

Al vanaf de middeleeuwen was de Vaartse Rijn de belangrijkste waterweg voor de stad Utrecht. In de zeventiende eeuw maakte het kanaal deel uit van de Keulse Vaart, de route van Amsterdam naar het Duitse achterland. Ook in het nieuwe koninkrijk bleef deze waterweg een hoofdverbinding, zeker nadat een succesvolle lobby van Amsterdam deze stad tot tweede haven van het vaderland had aangewezen.

Het is daarom niet vreemd dat al in 1821 een Koninklijk Besluit uitging om de vaarweg van de Keulse Vaart te verbreden. Bovendien bekostigde het Rijk nieuwe sluisen in het traject, waardoor naast de oude sluis bij Vreeswijk, die onder de stad Utrecht viel, een tweede, ‘rijkssluis’ werd gebouwd. Twee jaar daarvoor al was aan de provincie het onderhoud van de Keulse Vaart opgedragen, al bleken de stad Utrecht en de aanliggende gemeenten daarmee niet van hun historische verplichtingen ontslagen. Dat soort juridische verwarring leidde tot rechtszaken over jurisdictie en verantwoordelijkheden.

De verbeteringen aan de Keulse Vaart wierpen hun vruchten af, want de vaartijd nam met weken af. Toch waren er nog altijd zeven sluisen en tientallen bruggen die onderweg oponthoud veroorzaakten. Dat niet alleen: in 1833 werd de noodklok geluid, omdat de Vaartse Rijn zó ondiep dreigde te worden dat

er geen scheepvaart meer mogelijk was. De provincie poogde op het kostbare onderhoud te bezuinigen door het voor minder geld uit te besteden aan de lagere overheden en waterschappen, een methode die ook tegenwoordig wel wordt ingezet voor het verlagen van het rijkstekort. Het onderhoud werd ook deels bestreden uit tolgeden: alle schepen die de Vaartse Rijn bevoeren, dienden te betalen. Die betaling ging traditioneel per scheepsklasse, maar door de omvangvergroting van de schepen wilde men overgaan op laadvermogen als uitgangspunt.

Via de Vaartse Rijn waren er vanaf Utrecht stoomdiensten op de grote steden in het westen. Meestal vertrokken de stoomschepen pas vanaf Vreeswijk en werd op de Vaartse Rijn nog gezeild. In 1850 vroeg H.P. van Rooyen toestemming om een stoombootdienst over de Vaartse Rijn te mogen beginnen. De voorwaarden dat de golfslag niet nadelig mocht zijn voor de oevers en geen gevaar zou opleveren voor de kleinere schepen, leidden tot het afketsen van dit plan. Dat was een terugkerend dilemma: het beschermen van de infrastructuur zat een efficiënt gebruik van de nieuwe vervoersmiddelen in de weg.

Onderhoud aan oevers en vooral aan de sluisen bleven de volgende decennia posten op de begrotingen van stad, provincie en gemeenten. Een geheel nieuw probleem vormde de aanleg van de Nieuwe Hollandse Waterlinie vanaf 1894, waarvan ook de Vaartse Rijn deel ging uitmaken. Niet alleen werden op diverse plekken forten en versterkingen gebouwd, ook kreeg het kanaal een rol bij het inunderen. Daartoe moesten waterkeringen, duikers en andere kunstwerken worden aangelegd, terwijl de sluisen zelf moesten worden aangepast.

In het laatste kwart van de negentiende eeuw was de Vaartse Rijn met afstand de drukste scheepvaartroute in de provincie, waar duizenden schepen van allerlei soorten en maten per jaar passeerden.¹¹ De toename van de scheepvaart en de groeiende omvang van de schepen zorgde voor nieuwe hindernissen.

Een curieus voorbeeld is dat in Utrecht de schuiten niet door paarden maar door armlas-tige vrouwen door de stad mochten worden getrokken, zodat deze in hun onderhoud konden voorzien. Die folklore werd pas in 1853 afgeschaft.

Door de toenemende vertragingen bij de sluisen en bruggen zochten steeds meer schepen naar alternatieve routes van Amsterdam naar de Rijn; in 1870 gebruikte nog maar 15 % van de schepen daartoe de Keulse Vaart. Tientallen oplossingen werden aangedragen in een hausse aan brochures. Sommige auteurs stelden een route voor via de Gelderse Vallei, anderen projecteerden een nieuw kanaal via De Bilt, langs Doorn en Amerongen of dwars door de Ronde Venen naar Harmelen en dan door de Lopikerwaard naar Vreeswijk. Pas in 1881 leidde een onderzoek op instigatie van de minister tot een beslissing: een kanaal van Amsterdam langs de Vecht naar Utrecht en dan naar de Merwede. Er werd gestart met de onteigening van de benodigde percelen en met het graven van de verschillende ‘panden’ van het nieuwe Merwedekanaal.¹² Bij de oplevering van het kanaal in 1890 bleek het al snel te klein, vooral door de enorme groei in omvang van de binnenvaartschepen. Ook de sluisen bij Vreeswijk moesten worden aangepast en vergroot, om plaats te bieden aan de modernste vaartuigen. Het aantal schepen nam af, maar hun omvang nam toe, zodat de 35.000 schepen die in 1913 Vreeswijk aandedden, in tonnage een grote toename betekenden. Onderhoudskosten stegen mee: zo werd in dat jaar voor 30.000 gulden onderhoud gepleegd in Vreeswijk, terwijl het Merwedekanaal het rijk dat jaar bijna 130.000 gulden kostte.¹³

Een nieuw kanaal bleek noodzakelijk. Aanvankelijk werd ook dit geprojecteerd door de Gelderse Vallei maar door inspanningen van de Utrechtse hoofdingenieur van waterstaat A. Mussert, kwam ook dit nieuwe kanaal, het Amsterdam-Rijnkanaal, langs Utrecht te lopen. Voor zuidwest Utrecht betekende dit kanaal, dat in 1929 werd opgeleverd, geen

verbetering: het aloude Vreeswijk dat vanaf de middeleeuwen had geleefd van de langskomende schippers, kwam nu een stuk van het nieuwe kanaal af te liggen en dat betekende een flinke aderlating voor de lokale middenstand.

als de stoomvaart was een goede geul van levensbelang. Het lastige was dat de stad Utrecht deels verantwoordelijk was voor deze rivier, als degene die in de zeventiende eeuw de kanalisering had uitgevoerd. Naast de stad waren na 1815 echter ook de provincies



De Leidsche Rijn en de spoorlijn bij Harmelen uit vogelperspectief, oktober 1987. (Foto redactie)

Leidsche Rijn/Oude Rijn

De Oude Rijn was al vanaf de middeleeuwen een belangrijke vaarweg. In de zeventiende eeuw was de rivier deels gekanaliseerd en waren er jaagpaden aangelegd. In 1680 werd de Leidsche Rijn flink uitgebaggerd maar daarna werd lange tijd geen groot onderhoud meer gepleegd. Het bleef echter een belangrijke vaarweg; in 1913 voeren er nog zo'n 16.000 schepen door de sluis bij Bodegraven. Het is dan ook niet vreemd dat al in 1888 handels- en nijverheidsverenigingen aandrongen op verbetering van de vaarweg ten westen van Oog in Al bij Utrecht. Zowel voor de zeil-

Utrecht en Zuid-Holland bij het onderhoud van de Leidsche Rijn betrokken geraakt. De afbakening van bevoegdheden leidde tot conflicten en onduidelijkheden. Toen handelsmaatschappijen bij de Utrechtse Provinciale Staten klaagden over de bevaarbaarheid, gaven die hun hoofdingenieur opdracht een plan te maken om de Leidsche Rijn te verbeteren. Daartoe was samenwerking met de stad en de westerburen noodzakelijk. De stad Utrecht liet haar autonomie blijken door zelf in dat jaar 39.000 gulden uit te trekken voor verbetering van de beschoeiing en het jaagpad langs de rivier.

De stoeve samenwerking leidde in 1891 er toe dat een plan tot verbetering van de provinciale hoofdingenieur het niet verder bracht dan een diepe la.¹⁴ Daarom werd drie jaar later een provinciale commissie in het leven geroepen om te onderhandelen met de gemeente Utrecht over de Leidsche Rijn. Ook zij kwam er niet uit. Een minderheid stelde voor dat de provincie de zaak zou laten rusten en zou overlaten aan de stad Utrecht. De meerderheid lanceerde echter een ambitieus plan. De provincie zou de voortrekker moeten worden voor een ingrijpende aanpassing van de rivier. Daartoe zou men zelfs bereid zijn, de helft van de kosten die daarmee gemoeid waren, te fourneren, mits het Rijk en de provincie Zuid-Holland ook hun deel zouden willen dragen. Om de problemen rond de zeggenschap voor eens en altijd te beëindigen, stelde de commissie voor dat de stad Utrecht kosteloos afstand zou doen van de Leidsche Rijn ten westen van de gemeentegrens, inclusief alle kunstwerken (bruggen, sluisen, kades etc.). De rechten en plichten nam de provincie over, maar de stad bleef jaarlijks voor een derde van de onderhouds- en bedieningskosten verantwoordelijk. In een unieke opwelling van daadkracht gingen de Provinciale Staten mee met het voorstel van de meerderheid en voteerden 200.000 gulden subsidie. Gedeputeerde Staten wilden er echter niets van weten. Ze kregen het voor elkaar dat uiteindelijk het minderheidsstandpunt werd aangenomen. De gemeente Utrecht besloot 4000 gulden uit te trekken voor onderhoud en, om toekomstige bemoeienis voor te zijn, benoemde zij een eigen commissie voor de Leidsche Rijn. Het was een klassiek voorbeeld van *killing in committee*, want van de commissie werd nooit meer iets vernomen. Wel bleef Utrecht geld uittrekken voor 'haar' rivier. Zo werden jaagpaden, bruggen en schoeiingen vernieuwd, kwam er geld voor verbetering van de sluisjes bij Vleuten en werd het deel dat door de stad liep, regelmatig onderhouden.

Toch hield het Rijk via de provincie een

betrokkenheid. Zo werd 325.000 gulden besteed aan verbetering van de spoorbrug over de Leidsche Rijn bij Harmelen en werd de nauwe bocht van de rivier door het dorpje Harmelen, waar de vaargeul nauwelijks vier meter breed was, onderzocht. De toenemende stoomvaart tastte op dit punt niet alleen de oevers aan, maar ook de fundamente van de huizen die vlak langs het water stonden. Omdat de bocht in de kom van de gemeente lag, viel het feitelijk buiten de autoriteit van de Gedeputeerde Staten, maar ze probeerden zo het lokale bestuur in beweging te brengen. Uiteindelijk kwam er een oplossing door een verbod op motorgebruik: de rivier was hier tenslotte nauwelijks te verbreden, zonder de aanliggende huizen af te breken.¹⁵ Het moet een drukte van belang zijn geweest in deze bocht, omdat er in 1903 nog altijd zo'n 14.000 vaarbewegingen op de Leidsche Rijn werden geteld.

Drie jaar later deelden het Rijk en de stad Utrecht de kosten voor onderhoud aan de rivier, die toen bijna 13.000 gulden beliepen. Het lukte niet om een totaalaanpak door te voeren door de verspreide verantwoordelijkheden, maar er was toch samenwerking om de rivier bevaarbaar te houden. Die verbeteringen brachten een toename van de scheepvaart met zich mee naar ruim 20.000 schepen heen en weer. Het ging hierbij waarschijnlijk om hele grote schepen en veel goederenvervoer werd door de spoorwegen overgenomen en later door de rijkswegen, die vanaf de jaren twintig werden aangelegd.

Landwegen en lokale economie

Uit het voorafgaande is gebleken dat zuidwest Utrecht een land was van water en waterwegen. Het lokale vervoer ging vooral over weteringen en sloten, minder over de Hollandse IJssel. De grote doorgaande waterwegen hadden nauwelijks betekenis voor de streekbewoners. De landwegen waren vooral secundair aan de waterhuishouding. Ze lagen op de dijken en kaden, langs de ontginningsweteringen en volgden de waterwegen. Langs

de rivieren lagen jaagpaden. Een aantal zandwegen werd in 1833 door de stad IJsselstein overgenomen van de landelijke overheid. Er werden tollën geplaatst om inkomsten voor het onderhoud te generen. Ook rondom Vleuten lagen enkele zandwegen, die de lokale gemeenschappen aan elkaar verbond. Belangrijke doorgaande wegen waren die langs de Vaartse Rijn en die tussen Utrecht en Rotterdam, die via De Meern liep.

De weg naar het zuiden, langs de Vaartse Rijn, maakte deel uit van de grote weg der eerste klasse nr. 3, die Utrecht verbond met Brabant, een van de grote rijkswegen die nog door Napoleon waren geëntameerd. Een grote hindernis in die weg was de overgang van de Lek. Na aankomst in Vreeswijk of Vianen moest de reiziger met een veerpont of een roeiboot overgezet worden. Toen in 1835 deze grote straatweg geheel vernieuwd was, bleek eens te meer hoe hinderlijk dat oponthoud was. Vier jaar later werd een plan gelanceerd om een

schipbrug te bouwen: een reeks schuiten, waaroverheen een rijbaan van hout werd gelegd. Zo konden wagens en reizigers gewoon oversteken. In 1840 werd door de Agent der Domeinen de schipbrug plechtig geopend. Bij deze gelegenheid sprak hij: 'deze brug overtreft veele werken van die soort, door hare meerdere breedte en vastheid dan gewoonlijk en verstrekt tot een nieuw bewijs van 's konings zorg'.¹⁶

De koning kon zijn vaderlijke zorg uitvoeren omdat vanaf 1830 het Indische cultuurstelsel was ingevoerd en voor miljoenen aan 'batig slot' opleverde. Dat geld werd grotendeels bij Koninklijk Besluit gependend en vele wegen en spoorwegen danken hun bestaan aan de inspanningen van de Javaanse landarbeider. De koning zelf hoefde de portemonnee niet te trekken. De verbeterde verbinding naar het zuiden trok ondernemers. In 1847 vroeg J.H. Hoegee uit Vreeswijk toestemming om een wagensdienst op Vianen te mogen openen.



De schipbrug over de Lek bij Vreeswijk, in 1840 of 1841 getekend door C. Ostermann. (Collectie Het Utrechts Archief)

Hij stemde zijn dienstregeling af op de stoomboot die vanaf Vreeswijk naar Rotterdam voer.

De schipbrug was een grote verbetering, maar had ook nadelen. Niet alleen omdat voor passerend scheepsverkeer een deel van de brug regelmatig ingehaald moest worden maar ook omdat de schuiten van de brug kwetsbaar waren voor ijs. En bijna iedere winter was het raak. De berichten zijn legio over de schipbrug die voor dagen en soms weken buiten bedrijf was vanwege de langskomende ijschotsen. Soms moest zelfs in nood de brug snel binnengehaald worden naar zijn eigen haven bij Vreeswijk, om te voorkomen dat het drijfjz het hele geval mee zou sleuren. Dat gebeurde in 1850 en in 1851, terwijl in 1868 een plotseling opgestoken storm de brug zodanig vernielde, dat opnieuw zeil- en roeiboten moesten worden ingezet om de reizigers naar de overkant te brengen.

Het voordeel van de wintertijd was dat vaak de Lek zo stevig bevroren was dat voetgangers en zelfs rijtuigen over het ijs de overzijde konden bereiken.

In 1870 werd een deel van de brug vervangen door brugschepen met ijzeren binnenwerk, die steviger waren. Dat betekende niet dat de onderhoudskosten minder werden. Regelmatig zijn op de provinciale staatjes bedragen te vinden voor vernieuwing van schepen en veerhuizen. Pas in 1880 werd de weg tussen Utrecht en Vreeswijk beklinderd en kwam een einde aan de zandweg. In de twintigste eeuw werd de doorgaande functie van de weg overgenomen door de nieuwe rijkswegen, die vanaf Oudenrijn naar het zuiden, tussen Jutphaas en IJsselstein, met een eigen vaste brug naar Den Bosch voerden.

Naar het westen

Ten noorden van de Lopikerwaard was al in 1604 door de Staten van Utrecht een zandpad



De paardentram van de Tram- en Bargedienst Vereniging van Vreeswijk naar Utrecht in 1910 met personeel, bij het wachtpaviljoen aan de Handelskade in Vreeswijk. Van links naar rechts paviljoenbeheerder Piet Smith, zijn vrouw Antje Smith, koetsier Willem Broekhuizen en de conducteurs Piet Kaptein en Evert van Dijk. (Collectie Het Utrechts Archief)

aangelegd van Utrecht naar Harmelen, Woerden en verder, langs de Oude Rijn. Deze weg werd na 1816 onder rijkstoezicht geplaatst en werd een rijksstraatweg. De Meerndijk leidde van Utrecht naar Montfoort, de Groenedijk ging van Utrecht naar Gouda. Vleuten en De Meern waren verbonden door de Alendorperweg. De Meerndijk kwam in 1821 onder toezicht van de provincie. Het werd een weg der tweede klasse en kreeg een nieuw wegdek van grind. Pas in 1928 werd deze weg van klinkers voorzien en verbreed.

In 1828 was de weg van Zuilen, via Themaat naar Vleuten bezand en kreeg deze kantonale weg een verbinding met de doorgaande weg naar Den Haag. Twee jaar later werd de Vleutensedijk bezand. Het duurde tot de tweede helft van de negentiende eeuw voor deze weg werd verhard. Vele van deze lokale wegen, vaak op lokaal en particulier initiatief ontstaan, kenden tolleren.

De provincie was verantwoordelijk voor de doorgaande weg richting Rotterdam en trok jaarlijks enkele duizenden guldens uit om het onderhoud te bekostigen, al bleven de Staten er op gespitst bezuinigingen te vinden. De doorgaande wegen werden gebruikt door diligencbedrijven. Gouda werd bediend door F. van Vuuren, terwijl het goederenvervoer op Den Haag in handen was van het duo Van Gend en Loos. Zij hadden ook personenwagens, waarin maximaal negen reizigers konden plaatsnemen. Die vaak zwaar beladen diligences hadden een negatief effect op het wegdek, dat behoorlijk sleet. Vanaf het midden van de negentiende eeuw beconcurrerden de nieuwe spoorwegen vele diligencbedrijven naar de rand van afgrond. Voor zuidwest Utrecht ging dat niet op.

Dat gebied werd door de plannenmakers niet voorzien van een eigen spoorlijn. Woerden en Oudewater streden middels een intensieve lobby om toch te worden aangesloten op de spoorlijn van Utrecht naar Rotterdam en Den Haag. Woerden 'won', waarschijnlijk omdat daar een groot garnizoen en een belangrijke

gevangenis waren. Bovendien was Woerden een beter uitgangspunt voor een korte verbinding met Amsterdam. De betrokken spoorwegmaatschappij zou zo beter kunnen concurreren met de bestaande verbindingen op Amsterdam.¹⁷ Oudewater moest zich behelpen met het slecht bereikbare station in Papekop, wel voorzien van de naam 'Oudewater'. In de bestaande literatuur wordt geen helder antwoord gegeven op de vraag waarom deze oplossing is gekozen.¹⁸ Montfoort moest genoegen nemen met een wagensdienst op Woerden.

Het onderhoud van de provinciale weg van Utrecht naar Oudewater, toen net als Woerden nog een Hollandse stad, was zoals gezegd een zaak van de provincie, al moesten de aanliggende gemeenten daaraan ook hun steentje bijdragen. Dat lag reeds vast in een plakkaat van 1697. In 1823 was de weg bestraat en in 1903 kwam er opnieuw een verharding middels klinkerpuin en grind. De verbeterde verbindingen stimuleerden tuinders om zich na 1905 in Vleuten en De Meern te vestigen.

Nieuwe uitdagingen bracht de opkomst van auto en fiets. Zo verschenen langs de wegen de eerste verkeersborden en ook het eerste vandalisme: die verkeersborden werden regelmatig omvergereden of gestolen. Het onderhoud hield onder meer in dat de opschriften met de hand werden bijgeschilderd. Pas in 1905 werd de eerste Motor- en Rijwielwet aangenomen, waardoor er een uniform systeem kwam voor heel Nederland. In 1930 kwam er een wet die het onderhoud van rijks-, provinciale en gemeentelijke wegen regelde.

De Lopikerwaard bleef gekarakteriseerd door smalle wegen, waar het verkeer alleen kon passeren op wisselplaatsen. Dat gaf veel problemen na de opkomst van het gemotoriseerd verkeer. Op marktdagen waren veel zelfkazende boeren uit de streek onderweg. Het bleef een sociaal en economisch geïsoleerd gebied. Velen trokken weg omdat ze elders meer economische kansen zagen.



De provinciale weg De Meern-Oudewater met bebouwing te Willekskop, uit het oosten; de situatie voor de wegverbetering. (Collectie Het Utrechts Archief)



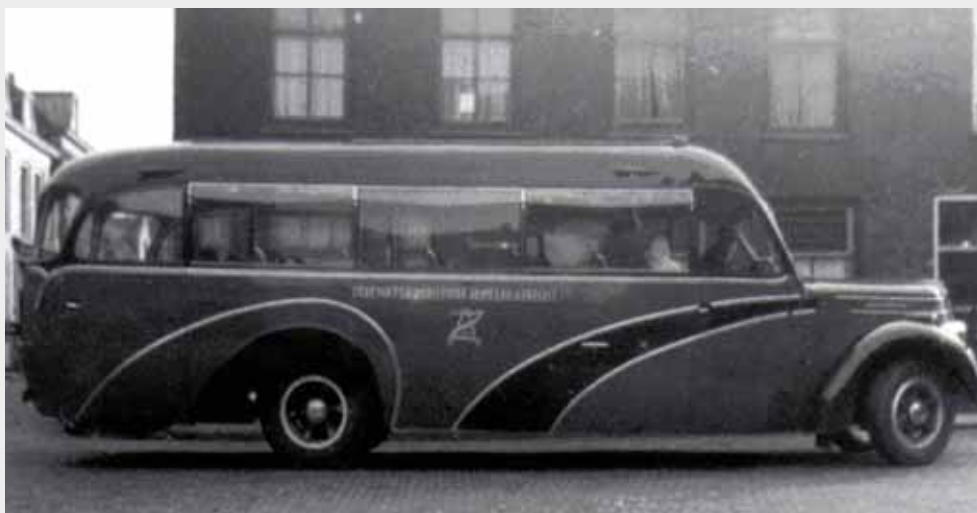
Het wegensysteem - bestaande uit de grindweg langs de Benschopperwetering, de weg langs de IJssel, de Slangenweg tussen Polsbroek en het Zuid-Hollandse Vlist, en de Damweg tussen IJssel en Lek - werd pas 1947 uitgebreid met de M.A. Reinaldaweg, genoemd naar de Utrechtse commissaris der koningin. Het plan om een doorgaande route van Schoonhoven naar IJsselstein aan te leggen dateerde al van 1913, maar stuitte op verzet. Ten eerste was het gevoelen dat er in de regio geen economische behoefte aan was, maar ook was er bezwaar omdat de nieuwe weg dwars door het landschap zou lopen en het natuurschoon zou aantasten. In plaats daarvan werd in 1923 een busverbinding van Schoonhoven naar IJsselstein en Utrecht geopend.

Een bekendmaking van de aanbesteding van fietspaden langs de provinciale weg in Willekskop uit 1931. (Archief gemeente Willekskop)



*Een autobus van de Stoom-Auto-Dienst Harmelen - De Meern - Utrecht v.v.
(Collectie Het Utrechts Archief)*

Concurrentie en samenwerking



Een bus van Blom & Zanen bij een halte in Montfoort. (Foto collectie Nette Stoppelenburg)

In 1942 verplichtte de bezetter de autobusdiensten Oudewater-Utrecht en Oudewater-Gouda tot een fusie. De nieuwe naam werd ‘Verenigde Autobusdiensten Gouda-Utrecht v.v. v.h. Blom & Zanen’. Rijden in oorlogstijd bleek uiteindelijk niet mogelijk, onder andere door vordering van de bussen. Vanaf ‘Dolle Dinsdag’ werd de busdienst gestaakt. In augustus 1945 werd weer begonnen met omgebouwde Engelse brandweertwagens - ‘Bellewagens’ - en vrachtwagens. Opnieuw was de concurrentie heftig, zodat nog datzelfde jaar met enkele andere kleine busbedrijven in de Lopiker- en Krimpenerwaard het samenwerkingsverband ‘De Valk’ werd aangegaan. Op 15 oktober 1947 ging de VAGU met twaalf andere kleine busbedrijven het samenwerkingsverband Coördinatie Autovervoer Personen (C.A.P.) aan om de marktpositie te versterken. De bussen van de maatschappijen die in het C.A.P. verenigd waren, gebruikten de kleuren crème en blauw voor de bussen. De VAGU handhaafde deze kleuren tot 1973.
(*Nettie Stoppelenburg*)

Het voordeel van deze beperkte ruimtelijke ingrepen is dat, ondanks een ruilverkaveling, de Lopikerwaard een vrij gaaf landschap is gebleven. Ook de plannen voor een lokaal-spoorweg zijn niet doorgestaan. Toen eenmaal duidelijk was dat de Lopikerwaard geen eigen spoorweg zou krijgen, kwam er een lobby op gang om een lijn van Gouda via Oudewater en Montfoort aan te leggen, aangevuld met een lijn dwars door het zuiden van de Lopikerwaard, via Polsbroek en Benschop naar IJsselstein en Oudenrijn. De plannen stonden niet onder een gelukkig gesternte, omdat de lokaal-spoorweg door de Haarlemmermeer, niet lang daarvoor met veel moeite gerealiseerd, al vrij snel niet rendabel bleek en tot sluiting van diverse kleine stations moest worden besloten. Dat haalde een streep door de Lopiker rekening.

Een alternatief plan behelsde de aanleg van een trambaan in de Lopikerwaard. Voor de Eerste Wereldoorlog werden hiervoor al plannen opgesteld, maar de lokale overheden kregen onvoldoende kapitaal bijeen. Na 1918 werd opnieuw een poging ondernomen. Een commissie in de Tweede Kamer onder jhr. S.A. de Beresteijn boog zich over de wensen van de Utrechtse gemeenten. Hij kwam tot de conclusie dat de infrastructuur in de Lopikerwaard vooral bestond uit waterverbindingen. Dat was een grote handicap voor een tramlijn. Er waren hoge kosten gemoeid met de aanleg van bruggen en de slappe ondergrond vormde een technische hindernis. Bovendien woonde de bevolking erg verspreid en was het gebied economisch van weinig betekenis. Ook de stadsbesturen rondom de Lopikerwaard hadden er weinig fiducia in. De spoorlijn Gouda-Oudewater-Montfoort, waarover al plannen in voorbereiding waren, zou de klandizie van een lokaal-spoorweg of tram wegsnoepen. De mensen in de Lopikerwaard lieten zich ondanks het gebrek aan enthousiasme bij de volksvertegenwoordigers niet uit het veld slaan en deden manhaftig een poging voor de eigen tramlijn. De financiers gaven wederom niet thuis.

Vleuten had inmiddels al sinds 1855 een spoorlijn, omdat het dorp gunstig lag tussen Utrecht en Rotterdam. De spoorlijn vormde wel een obstakel, omdat overal de lokale wegen met hekken werden afgesloten om te voorkomen dat verkeer en vee zich op de rails waagden. Veel hadden de Vleutenaren niet aan het nieuwe vervoersmiddel. Hun dorp lag weliswaar aan het spoor, maar had geen eigen halte. Wat dat betreft lag het even geïsoleerd als de dorpen meer in het zuiden van de Lopikerwaard. De dichtstbijzijnde halte was Harmelen. Vleuten wist in 1880 een stoomtramverbinding te krijgen met dat laatste dorp en daarmee met het station. Deze verbinding was zo succesvol, dat de spoorwegen een jaar later besloten Vleuten alsnog een eigen halte te geven. Dat was op zijn beurt de doodsteek

voor de lokale trekschuiten, omdat er vanaf nu steeds meer goederen over de rails werden vervoerd. De Meern hoopte via een paardentram zowel met Harmelen als met Utrecht verbonden te worden. Pogingen in 1889 en 1903 leidden niet tot succes. In 1904 kwam er een autobusverbinding, maar die ging een jaar later over de kop. Pas in 1912 lukte een regelmatige busdienst naar Utrecht, maar een eigen station is een droom gebleven.

Conclusie

De vraagstelling van dit artikel richt zich op de bestuurlijke processen rond infrastructuur in het zuidwesten van Utrecht. Dat was en is een land van water, dat lange tijd geïsoleerd lag. De economie was vooral zelfvoorzienend en op de eigen behoeften gericht. Ook de sociale contacten vonden in eigen kring plaats. Alleen de stadjes aan de randen van de regio hadden goede verbindingen met de rest van het land. Toch was ook daar maar een deel van de economie naar buiten gericht: touwindustrie, steen- en pannebakkerijen en houtfabrieken zetten hun producten buiten de streek af.

Het gebied werd omzoomd door belangrijke infrastructuur, die echter vooral de nationale transitohandel bediende. De stuwende kracht hierachter was het Rijk, maar dat richtte zich vooral op de nationale economie met een aantal zwaartepunten en bemoeide zich niet met de lokale ontsluiting. Over de rivieren en de spoorwegen werden vele goederen en mensen vervoerd, maar dat had nauwelijks invloed op de regio. Niet voor niets kon de Tweede Kamer het gebied in 1918 nog omschrijven als geïsoleerd en achtergebleven.

De andere bestuurslagen hielden zich lange tijd afzijdig. Pas na 1848 hadden lokale overheden meer mogelijkheden zich met infrastructuur bezig te houden. Dat beperkte zich echter tot onderhoud van bestaande wegen en waterwegen en ad hoc-aanpak van knooppunten. Dat kwam deels voort uit de onduidelijke verdeling van verantwoordelijkheden: lang bleven naast de nieuwe regelingen ook de

soms eeuwenoude historische afspraken geldig. Het onderhoud was daarmee gefragmenteerd over vele instellingen en bestuurslagen. Het rijk maakte zich verantwoordelijk voor de rivieren en de spoorwegen en later de doorgaande rijkswegen, maar die hadden geen lokale functie. De provincie beperkte zich tot toezicht op gemeenten en waterschappen en incidentele ingrepen bij aanleg of onderhoud van infrastructuur. Daar waar de lokale overheden tekort schoten en zij een bovenlokaal belang zag in bepaalde verbindingen, betaalde de provincie mee of bemiddelde in kwesties van verantwoordelijkheid. Er lag geen provinciaal masterplan aan die handelingen ten grondslag, evenmin als de lokale overheden een samenhangende visie hadden op infrastructuur. Dat moest wachten tot in de jaren dertig van de twintigste eeuw, toen een duidelijk onderscheid groeide tussen rijks-, provinciale en gemeentelijke infrastructuur en tussen die lagen naar samenhang werd gestreefd. De eerste nota Ruimtelijke Ordening zag niet eerder dan 1960 het licht.

(Dit artikel is een resultaat van de onderzoekswerkgroep infrastructuur, die Landschap Erfgoed Utrecht heeft opgezet en gecoördineerd. Historische infrastructuur is een van de onderwerpen die beschreven staan in Waard om te weten. Leemtelijst geschiedschrijving provincie Utrecht. De deelnemers aan de werkgroep hebben de ontwikkeling van de infrastructuur in de periode 1815-1940 ieder voor een bepaalde plaats of gebied in de provincie onderzocht. De artikelen die daaruit voortkomen, verschijnen in tijdschriften van historische verenigingen en Jaarboek Oud-Utrecht.)

Bronnen

- Inventarissen van de gemeentearchieven van IJsselstein, Benschop en Lopik.
- K.E. Baars, *Varend vervoeren. Van Amsterdam tot de Rijn. 100 jaar Merwedekanaal*, Utrecht 1991
- J.G.M. Boon, *Terugblik op leven en werken in Lopik*, Lopik 1980
- J.G.M. Boon, *IJsselstein voor en na 1900. Woord en beeld over de historische ontwikkeling gedurende het tijdvak 1880-1920*, Woerden 1969
- G.J. Borger, *Staat van land en water. Provinciale waterstaat van Utrecht 1882-1982*, Utrecht/Zutphen 1982
- H. Buijter en M.I. Jansen, 'Uitdijende steden en krimpende platteland', in: C. Dekker e.a., red., *Geschiedenis van de provincie Utrecht Vanaf 1780*, Utrecht 1997, p. 185-226
- H. van Deukeren, 'Het land en zijn bevolking', in: C. Dekker e.a., red., *Geschiedenis van de provincie Utrecht Vanaf 1780*, Utrecht 1997a, p. 10-34
- H. van Deukeren, 'Landbouw en beginnende industrie', in: C. Dekker e.a., red., *Geschiedenis van de provincie Utrecht Vanaf 1780*, Utrecht 1997b, p. 35-62
- J.van Es, *Grenswater. Geschiedenis van het Groot-Waterschap Woerden, 1226-1995*, Utrecht 2009.
- J. van Es en S. van Ginkel-Meester, *Woerden. Geschiedenis en architectuur*, Zeist/Utrecht 2000
- F. Gaasbeek en T. Winkelman, *Lopik. Geschiedenis en architectuur*, Zeist 1996
- G.G. van der Hoeven, ed., *Mr. J.R. Thorbecke, parlementaire redevoeringen betreffende het ontwerp van de Gemeentewet van 1851 en enkele andere onderwerpen*, Arnhem 1899
- A.H. Jansen, *Inventaris van het archief der gemeente Benschop 1813-1943*, Lopik 1993
- Jan Jaap Luijt, *Van vicus tot vinex. Een geschiedenis van Vleuten, De Meern en Haarzuilens*, Vleuten 2011
- G. Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu*, Amsterdam 2008
- G.J. Vermeij, *Inventaris van het archief van de gemeente Lopik 1814-1842*, Woerden 2011
- Verslag van de Gedeputeerde Staten der provincie Utrecht 1833-1870*, Utrecht 1834 tot 1870
- Verslag over den toestand der provincie Utrecht 1870-1925*, Utrecht 1871 tot 1926
- M.S.F. Vonk, 'Bernardus Schilte (1805-1896), oprichter van meubelfabriek Schilte', in: H.L.Ph. Leeuwenberg en F. Vogelzang, *Tussen Lek en Hollandsche IJssel. Levensbeschrijvingen van bekende en onbekende mensen uit Oudewater, Montfoort, Linschoten, IJsselstein, Nieuwegein en Lopik*, Utrecht 2003, p. 170-173
- H. van Wijnen, *Grootvorst aan de Maas. D.G. van Beuningen (1877-1955)*, z.p. 2004
- A. van der Woud, *Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland*, Amsterdam 2006

Noten

- 1 Van der Woud 2006, p. 295
- 2 Van der Hoeven 1899, p 378, 384
- 3 Van Deukeren 1997a
- 4 Jansen 1993; Vermeij 2011
- 5 Borger 1982, p. 152
- 6 Van Es 2009, p. 172
- 7 Een zijwende is een sloot die de zijkant van een ontginning afsloot van het nog onontgonnen gebied ter zijde, zoals een achterwetering of achterkade dat aan de achterzijde deed
- 8 Verslag 1852, p. 113
- 9 Verslag 1876, dl XI, 41-46
- 10 Verslag 1910, dl IX, p. 45-46
- 11 Verslag 1882, p. 31
- 12 Een kanaalpand is het gedeelte van de waterweg dat zich tussen twee sluizen bevindt.
- 13 Verslag 1913, dl III, p. 10-13
- 14 Verslag 1891, p. 58
- 15 Verslag 1903, p. 71
- 16 Verslag 1840, p. 32
- 17 Vriendelijke mededeling van Gé de Gunst.
- 18 Dijksterhuis, Roelof, *Spoorwegtracering en stedenbouw in Nederland: historische analyse van een wisselwerking. De eerste eeuw: 1840-1940*, proefschrift 1984, 2 dln. Dit proefschrift kent helaas geen notenapparaat.

SHHV.INFO: een nieuwe website voor de SHHV

Op 19 februari 2014 is de nieuwe website van de SHHV live gegaan. Een mooi vormgegeven site, waarvoor we veel dank verschuldigd zijn aan Henk Jan Verlinde van Ventizo. Dankzij zijn creativiteit en vakmanschap hebben we een heleboel nieuwe mogelijkheden met deze website. Zo kunnen we u ook tussentijds op de hoogte houden van nieuwsberichten. U ziet ze op de homepage, samen met een overzicht van de komende activiteiten. Verder zijn we begonnen om de oude nummers van *Heemtijdinghen* online te zetten. De database (een overzicht van een aantal kenmerken van de artikelen) is al grotendeels gereed. Zodra we toestemming van de auteurs hebben, zullen we ook de artikelen aanklikbaar maken. Een ander nieuwtje is dat we een groot aantal links naar interessante websites

hebben toegevoegd. De links vindt u bij het afrolmenu “over SHHV”. Het overzicht biedt toegang tot een enorme schat vrij toegankelijke historische informatie, als archieven, afbeeldingen, kranten enz. Kortom een domein om avonden in te grasduinen.

Mocht u daar belangstelling voor hebben, dan kunt u zelfs onze oude nieuwsbrieven en jaarverslagen teruglezen. U vindt er meer informatie over de wandelroute met QR-tegels door Woerden en de diverse app's die u op uw smartphone kunt downloaden. Verder kunt u zich abonneren op ons twitteraccount @[shhv1](#). U kunt ook reageren op de berichtgeving op de website. Wij horen graag wat onze leden ervan vinden. Dus neem een kijkje op <http://shhv.info>.

Twee rectificaties

In het vorige nummer van *Heemtijdinghen* zijn twee fouten geslopen die wij hierbij graag willen rechtzetten.

In het artikel “Zestig jaar Zwemclub Woerden” wordt ten onrechte de suggestie gewekt, dat het zwembad ‘Tournoyplas’ gelegen was aan de Kerkhoflaan of aan ‘s-Gravensloot. Piet Grundmann wees ons er op, dat ten westen van de Nieuwendijk twee zandgaten lagen. Ze liggen er trouwens nog steeds. Het meest zuidelijke van die twee werd door Jaap Brak in 1928 ingericht als zwembad en in gebruik genomen. Het bad lag achter de rij woningen thans genummerd Nieuwendijk 81 t/m 95.

Streekarchivaris Frank van Rooijen wees ons op een fout in de annotatie waardoor het Regionaal Historisch Centrum Rijnstreek en Lopikerwaard: abusievelijk als Archief Leken Rijnstreek was aangeduid. De URL in de noot is juist. Op de site van dit archief http://www.rhcrijnstreek.nl/index.php?option=com_frontpage&Itemid=1 zijn een groot aantal bronnen te vinden over de geschiedenis van de streek waarin wij leven.

Met excuses voor de omissies, namens de redactie,

Bob Becking

Van A naar B met een bus uit V

Soms zie je ze nog wel eens ergens rijden: bussen van carrosseriebedrijf Den Oudsten. Dertien jaar geleden ging Woerdens bussebouwer failliet na een geschiedenis van driekwart eeuw. In 1990 werkten er nog 340 mensen, waarmee het bedrijf een van de grootste werkgevers van de stad was.

Den Oudsten kwam voort uit de wagenmakers-traditie die in plattelandsstadjes van oudsher bestond. Boeren hadden wagens nodig en die werden soms in eigen dorp, vaker in de dichtstbijzijnde stad gemaakt.

Marinus (Rien) den Oudsten werkte bij zo'n wagenmakerij, Van den Wijngaard op de hoek van de Hoge Woerden en het Kerkplein. In 1926, hij was toen 25 jaar, besloot hij voor zichzelf te beginnen en autobussen te gaan bouwen. Helemaal alleen durfde hij het niet aan, maar samen met compagnon Floris Domburg ging hij van start in een bedrijfspand aan de Utrechtsestraatweg als 'Den Oudsten en Domburg'. In 1956 werd Domburg uitgekocht en daarna werd het een familiebedrijf.

'Den Oudsten en Domburg' voorzag direct in een behoefte.

De bus was booming business. Waar in de late 19de eeuw het openbaar vervoer op het platteland nog een toekomst zag in de lokaalspoorlijnen en de trams, begon in de jaren twintig de opmars van de autobus. De oorzaak was duidelijk: voor de aanleg van een spoorlijn was veel geld nodig. Een voorbeeld was de 'Hollandsche IJssel-lijn', de geplande treinverbinding tussen Gouda en Utrecht, zuidelijk van de al in de 19de eeuw aangelegde lijn. In de jaren voor de Eerste Wereldoorlog leek de komst van de nieuwe lokale verbinding zeker. Gemeentebesturen als die van Willeskop, Oudewater, Snelrewaard en Montfoort kwamen met toezeggingen voor forse bedragen over de brug. Ook Rijk en provincie wilden investeren en als de oorlog in 1914 niet was uitbroken, zouden de rails waarschijnlijk

zijn gelegd. Na 1918 werden nog pogingen ondernomen om de lijn alsnog aan te leggen, maar dat bleek niet langer haalbaar. Hogere kosten waren niet de enige reden. Over de steeds betere Nederlandse wegen reden gestaag meer auto's en de bus kwam op. In 1926 kreeg Woerden een busonderneming: Van Rooyen en Vervoort openden in dat jaar onder de naam "Eerste Woerdensche Autodienst" lijnen op Nieuwkoop, Bodegraven en Wilnis. Een jaar later reed de Bodegraafse vervoerder Van Bunningen een concurrerende dienst tussen Woerden en Bodegraven, zuidelijk van de Oude Rijn.

Bussen waren goedkoper dan treinen, konden over de gewone weg rijden en aan haltes deden de eerste maatschappijen niet fanatiek: de passagier kon desgewenst voor zijn of haar eigen huis worden opgehaald en afgezet. Geen wonder dat de lokaalspoorlijnen en de trams het moeilijk kregen.

Den Oudsten en Domburg profiteerden van de opkomst van de bus en konden al in 1935 hun vijfhonderdste carrosserie afleveren. In de crisisjaren dertig ging het het bedrijf voor de wind, want in 1939 werd carrosserie nummer duizend gebouwd.

Dat hadden de firmanten in 1926 niet kunnen dromen. Hun toen gekozen pand, waar nu garage Benschop gevestigd is, was dan ook al spoedig te klein. Aan de overzijde van de Utrechtsestraatweg, iets oostelijker, werd in 1932 een nieuwe fabriekshal gebouwd: groot, sober en doeltreffend. Het witte pand zou tot de laatste dagen van het bedrijf de kern van Den Oudsten's activiteiten blijven.

Hoewel in de oorlogsjaren de productie al spoedig afnam en stil kwam te liggen, pakte Den Oudsten direct na de bevrijding de zaken weer op en in december 1945 werd de eerste naoorlogse carrosserie afgeleverd.

Zeker toen er, als gevolg van de Marshallhulp, weer geld in 's lands portemonnee kwam, kon de



t Woerden

Woerdense carrosseriebouwer floreren. Het bedrijf specialiseerde zich vanaf dat moment in autobussen voor stads- en streekvervoer en Woerdense bussen reden in alle delen van het land, maar ook in Paramaribo of Haifa.

Met slechts een handjevol binnenlandse concurrenten leek Den Oudsten een bedrijf met een zonnige toekomst. Die verwachting bleef bestaan toen in 1990 geheel onverwacht de verkoop kwam aan een nieuw conglomeraat van carrosseriebouwers: United Bus. Groter bleek in dit geval niet beter: drie jaar later was Den Oudsten failliet.

Er volgde nog een doorstart. Oud-eigenaar Jan den Oudsten kocht 'zijn' bedrijf terug en opnieuw werden er Woerdense bussen gemaakt. Niet voor lang. Schaalvergroting was opnieuw nodig, maar als kleine carrosseriebouwer kon Den Oudsten daarin niet meegaan. In 2001 viel het doek definitief, precies 75 jaar na de oprichting van de firma. In Nederland rijdt nog een enkele Den Oudstenbus, maar tot in Azerbeidzjan, Vietnam en Cuba zijn afgedankte exemplaren gespot die daar een tweede of derde leven zijn begonnen en nog lang niet zijn uitgereden.

Jan van Es



Buitenlands avontuur

De stadsbussen in Suriname, België en Israël waren niet de enige Woerdense bijdrage aan het openbaar vervoer in het buitenland. In 1986 verraste Den Oudsten met de overname van Flyer Industries in het Canadese Winnipeg. Het bedrijf hoopte daarmee voet tussen de deur te krijgen op de Noord-Amerikaanse markt. Flyer werd New Flyer en ging met succes bussen bouwen, waarin de Nederlandse kennis werd verwerkt. De 'lagevloerbus', die in eigen land al algemeen geaccepteerd was, reed vanaf 1991 ook in Canada en de Verenigde Staten. Bij de verkoop van het moederbedrijf aan United Bus bleef New Flyer buiten schot. Pas in 2002, een jaar na het tweede einde van de Woerdense bussebouwer, werd de Canadese poot van het bedrijf verkocht. New Flyer Industries bestaat nog steeds.

De eerste bus die Den Oudsten te Woerden maakte was bestemd voor de autobusdienst Utrecht-Schoonhoven v.v. V.l.n.r.: Ries de Oudsten, ... Veerman, schilder Griffioen en op de bus de koper/eigenaar. Op de grond rechts Evert Wortman en links Huib van Muijen. (Collectie RHC Rijnstreek en Lopikerwaard)

Op reis met de trekschuit

Open Monumentendag, 13 september, heeft dit jaar het thema 'Op reis'. Een goede aanleiding om in het verleden te duiken van een zeer Hollands vervoermiddel: de trekschuit.

door **Nettie Stoppelenburg**

Reizen was vroeger niet zo gemakkelijk. Een paard of een koets was niet voor iedereen weggelegd en grote afstanden lopen over modderige wegen was ook niet zo aantrekkelijk. In de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden ontwikkelde zich in de zestiende eeuw een uniek systeem van openbaar vervoer: de trekschuit.¹ Dit was een lage schuit met een vrij geringe diepgang die in principe door een paard of mens kon worden getrokken. Veel trekschuiten hadden ook een mast en konden ook zeilen. Er was een roefje voor de passagiers. Het is op zich niet zo vreemd dat in het waterrijke westen van de Republiek voor zo'n oplossing gekozen werd, niettemin werden ook hier enkele vaarten speciaal voor de trekschuit gegraven. De trekschuiten voeren regelmatige diensten tussen verschillende steden, zij vervoerden passagiers, pakjes en soms ook vracht. Zij vertrokken op tijd en arriveerden op tijd op hun bestemming. De schuiten die volgens dit systeem voeren, werden aangeduid als 'beurtveren'. Buitenlandse reizigers roemden deze bijzondere wijze van vervoer.

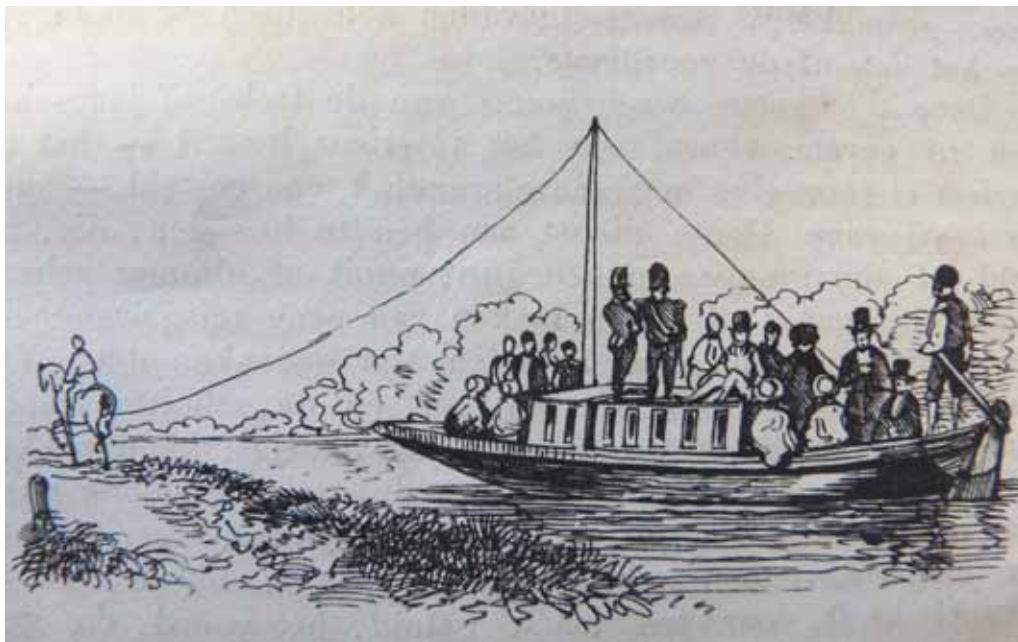
Beurtveren rond Oudewater

Rond Oudewater was het nauwelijks nodig om vaarten te graven: er was al zoveel water voorhanden, de schepen konden werkelijk alle kanten op. Vanuit Oudewater vertrokken schuiten naar Utrecht, Woerden, Gouda, Schoonhoven, Dordrecht, Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en Maassluis, Delft en 's-Gravenhage, Leiden en Amsterdam.²

Behalve passagiers, brieven en pakjes vervoerden de schippers van Oudewater nog een heel belangrijke vracht: touw.

Een groot deel van de afnemers van het Oudewaterse touw was te vinden in Rotterdam, Amsterdam en Zeeland. Om die reden werden in Oudewater vooral halffabricaten gemaakt, garens die pas op de lijnbanen in Rotterdam en Amsterdam tot kabels en trossen verwerkt zouden worden. Vooral de schuit naar Amsterdam was erg belangrijk, omdat de Amsterdamse Kamer van de Oost-indische Compagnie een belangrijke klant was. Deze schuit vertrok op woensdag en zondag om één uur 's middags vanaf het Amsterdamse Veer.

De Lange Linschoten was een bochtige en smalle rivier en nog druk bevaren ook. Tot Polanen moest de schuit gejaagd worden. De Noord-Linschoterzandweg was in die tijd het jaagpad. Er stonden geen wilgen langs het water zoals nu: maar er was dan ook geen zwaar verkeer over de weg. De hoogte van de bruggen en kwakels was al in 1367 bepaald. Dat had wel tot gevolg dat de Vrouwenbrug, waar veel boeren met paard en wagen overheen moesten, een uitermate hoge boogbrug was. Pas in 1650, na veel klachten, werd de boogbrug vervangen door een ophaalbrug. Na Polanen mocht er ook worden gezeild. De schuit mocht zelfs bij slecht weer niet in Woerden overnachten. Er mocht wel bij Wilnis aangelegd worden. In Amsterdam legde de schuit aan bij het Rokin. Als de veerschuit op Amsterdam in de bronnen wordt genoemd,



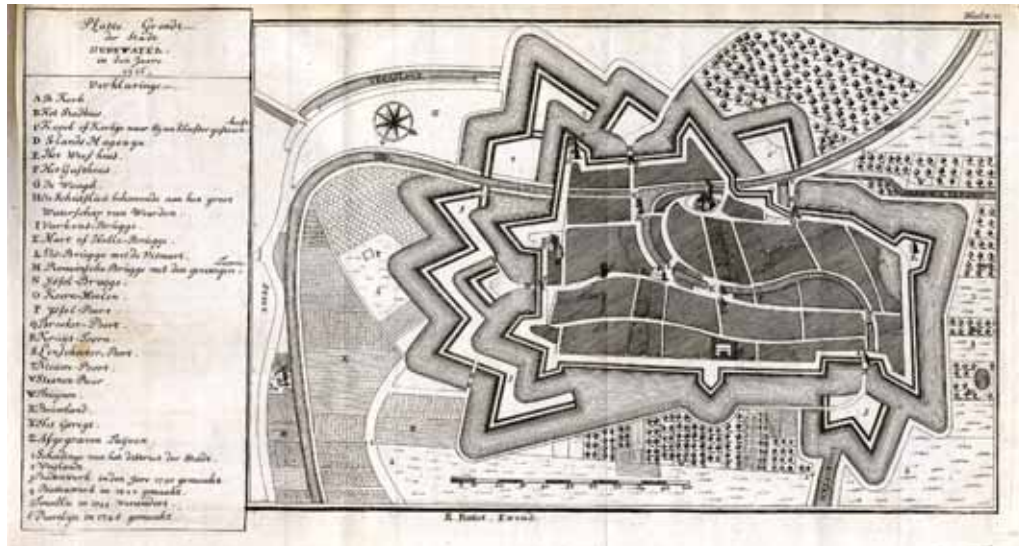
Een tekening van een trekschuit in de Oudewatersche Almanak.

gaat dat meestal over het transport van garen of hennep. Zo werden in 1656 twintig schijven garen van Oudewater naar Amsterdam vervoerd. Bij het uitladen aan het Rokin werden de schijven overgeladen op een ‘steijgerschuit’, die schuit ging om en de schijven garen werden nat.³ In 1713 verklaarden twee lijndraaiers dat zij kort voor de kerst 8 bossen ‘moscovische hennep’ hebben zien lossen en dat zij die hebben doorgekeken en getaxeerd op 18 gulden per pond.⁴ In 1779 verklaarden vier lijndraaiersknechts dat zij hadden geholpen met het lossen van een partij Riga-hennep uit de schuiten van Willem van Veen en Gijsbert van der Lee, die samen het Amsterdamse veer dreven, en dat de bossen hennep beschadigd en verrot waren.⁵

Onderhoud waterwegen

De Lange Linschoten en de Hollandsche IJssel waren de belangrijkste waterwegen voor het vervoer, maar met de simpele aanwezig-

heid van deze rivieren was de zaak niet geregeld. Beide rivieren waren belangrijk voor de afwatering van de polders. Dat betekende dat er regelmatig gebaggerd moest worden om de diepte op peil houden plus dat het Groot-Waterschap Woerden de nodige zeggenschap over de rivieren had. Zo kreeg Oudewater in 1671 een geschil met het Groot-Waterschap Woerden over de vernieuwing van enkele ‘zijlen’ of sluisjes in de stedesloot. De stedesloot – in de zeventiende eeuw deels open en deels overdekt – loopt nog steeds als een ondergronds kanaaltje door Oudewater en watert uit op de Hollandsche IJssel, de oude stadsgracht en de haven. Oudewater had de oude houten zijlen vervangen door stenen exemplaren. De Oudewaterse schepen en advocaat Johan de Koninck kreeg opdracht om de zaak te verdedigen voor het Hof van Holland. Het waterschap had het geschil flink op de spits gedreven: schepen uit Oudewater mochten niet door de Goejanverwellesluis, de



De vaarroutes door Oudewater zijn te volgen op deze kaart Johannes de Jongh uit 1746. (Collectie auteur)

Linschoten was met palen versperd zodat er geen schepen naar Woerden en Amsterdam konden varen en ook in de Hollandse IJssel waren palen geslagen zodat de doorvaart naar Utrecht geblokkeerd was. Uiteindelijk werd het geschil bijgelegd. Enkele beurtveren maakten gebruik van gegraven waterwegen. De schuit naar Leiden ging over de Hollandse IJssel naar de Goejanvervellesluis en ging daar verder over de Wiericke naar de Oude Rijn. De schuiten naar Schoonhoven en Dordrecht gingen via de Pijpevliet naar Polsbroekerdam en vandaar over de Polsbroekewatering naar de Vliet. De Pijpevliet, ook wel aangeduid als de Veersloot of de trekvaart van Polsbroekerdam, was in 1656 aangelegd op verzoek van de boeren in de Lopikerwaard die hun producten in Oudewater op de markt wilden brengen.⁶ Het was een 'vliet met drie overtooms', wat wil zeggen dat de schepen op drie plaatsen met een windas over een dam getrokken moesten worden. In het midden van de achttiende eeuw werden de vestingwerken van Oudewater gemoderniseerd. Vanwege de uitbreidingen van de vestingwerken

voor de IJsselpoort werd het eerste stuk van de Pijpevliet bij Oudewater gedempt. De beurtveren van Schoonhoven en Dordrecht liepen hierdoor zo'n vertraging op, dat zij bij aankomst in Oudewater hun goederen niet voor het sluiten van de poort binnen de stad konden brengen. In 1746 werd daarom een nieuw stuk Pijpevliet gegraven.⁷

Toezicht en regelgeving

In 1657 werd voor het eerst een ordonnantie op de schippers van Oudewater uitgevaardigd. Die ordonnantie bevatte vooral heel begrijpelijke regels. De schipper diende vriendelijk te zijn voor zijn passagiers. Hij diende brieven en pakjes zo snel mogelijk te bestellen. Hij diende zorgvuldig om te gaan met alles wat hem werd meegegeven, van brieven tot grote vracht of geld. De schipper was verantwoordelijk voor het gedrag van zijn knechts. Bij elke eigendomsoverdracht, of het nu ging om verkoop of vererving, diende hiervan melding gemaakt te worden aan de burgemeesters. De oude en de nieuwe eigenaar waren altijd verplicht een betaling te doen aan het Weeshuis.



De sluis in de Lange Linschoten bij het Amsterdamse veer. (Foto auteur)

In 1670 werd deze ordonnantie nog eens herhaald en aangevuld. Van sommige schuiten stonden nu ook vertrektijden gemeld. De schuit naar Delft vertrok op dinsdagavond bij eb en op vrijdagochtend om negen uur. De schuit naar Leiden vertrok in de nacht van donderdag op vrijdag bij eb. De ordonnantie voor de schuit op Amsterdam bevatte de

Het Amsterdamse veer in de 19de eeuw, getekend door E.C. Rahms, circa 1860. (Collectie Van der Lee, RHC Rijnstreek en Lopikerwaard)

meeste bepalingen: het was duidelijk de belangrijkste verbinding voor Oudewater waar niets mis mocht gaan. Het stadsbestuur hield de schippers nauwlettend in de gaten. Dat blijkt wel uit de geschiedenis van Lambert Claessen Taets. Hij werd in 1677 marktschipper op Amsterdam, met goedkeuring van het stadsbestuur. In 1679 kwamen er klachten over Taets. Hij was vaak dronken en dat was op een bochtige rivier als de Linschoten niet zo handig. Taets beloofde beterschap, maar een jaar later was het al weer mis. Het stadsbestuur verbood Lambert om nog te varen: hij moest het varen aan zijn knechts overlaten en ook andere schuiten mochten vracht naar Amsterdam meenemen. Maar zonder werk geen geld dus Lambert bond snel in en stopte met de drank. Een paar maanden later vroeg hij om weer te mogen varen.

Hij kreeg toestemming, maar hij moest wel een boete betalen en die boete ging direct naar het weeshuis. Later in 1680 kocht Lambert Claessen Taets ook het veer op Rotterdam. Dat vertrok vanuit de IJssel, vlak bij de Michaëlskerk. Het stadsbestuur vond dat het niet kon, twee veren met dezelfde eigenaar. Lambert kreeg opdracht om het veer op Amsterdam te verkopen en een paar maanden later deed hij dat ook, aan ene Pancras Dircksz van Nieuwensteegh.⁸

Concurrentie en samenwerking

Er waren nog wel eens wat concurrentieproblemen en mogelijk waren niet alle veerdiensten altijd zo lucratief. In 1709 klaagde Jochum van Ameijden, marktschipper op Dordrecht, Maaslantsluys, Schiedam en Vlaardingen, dat Aert Spiering en zijn kinderen, schippers op Leiden, vracht op zijn plaatsen hebben bezorgd.⁹ Leendert van Dijk, als schipper op Rotterdam de voorganger van Lambert Claessen Taets, was in 1680 berispt omdat hij openlijk had geconcurrerd met het veer op Maassluis. Een latere schipper op Rotterdam, Johannes van Wijngaerden, pakte het anders aan. In 1706 meldde hij dat één van de twee schuiten van het veer op Rotterdam te oud werd en dat hij het veer met één schuit wilde laten varen. Kennelijk voeren de schuiten nogal eens slecht bezet, maar het stadsbestuur hechtte aan regelmatige diensten en gaf hem toch opdracht om een tweede schuit te laten bouwen.

Dat was overigens niet problematisch: er was een scheepswerf in Oudewater waar met name nogal wat snebbschuiten gebouwd werden.¹⁰ Een snebbschuit is een schip met een vooruitspringende voorsteven, een 'snebbe' of 'snavel'. Het was een populair scheepstype in de zeventiende en achttiende eeuw. Van Wijngaerden kon het financieel ook wel trekken om een nieuwe schuit te kopen, want in 1710 kocht hij een aandeel in het veer op Gouda en een aandeel in het veer op Schoonhoven van Jacobus Jongeneel.

Toch is het veer op Rotterdam in de loop van de achttiende eeuw tot één schuit teruggebracht.



Een kwakel (boogbrug voor voetgangers) over de Lange Linschoten. De hoogte van de kwakels is al in de middeleeuwen bepaald ten behoeve van de scheepvaart. (Foto auteur)

Een succesverhaal

Wie als schipper een goed ondernemer was, verder keek dan de schuit en wat geluk had, kon er rijk van worden. Het grote voorbeeld daarvan is Gerrit Breda. Gerrit Breda was schipper op Delfshaven, Delft en 's-Gravenhage, net als zijn vader Cornelis Gerritsz Breda. 'Cornelis de Haegs schipper' was geboren in Aarlanderveen en werd in 1668 burger van Oudewater. In 1706, na het overlijden van Cornelis, nam Gerrit met goedkeuring van burgemeester en schepenen het recht van marktschipper over. In de praktijk ging er twee keer per week een beurtschip op en neer naar 's-Gravenhage. Gerrit maakte de tocht één keer per week en een paar dagen later deed een andere schipper dat.

In 1725 werd mr. Gaspar Rudolph van Kinschot aangesteld als baljuw van Oudewater. Hij woonde in Delft en Gerrit Breda bezorgde de post uit Oudewater en nam post van de baljuw mee terug. Zo verzorgde hij niet alleen de correspondentie met het stadsbestuur van Oudewater, maar ook de brieven van stadsbouwmeester Johannes de Jongh kwamen via Gerrit Breda bij Van Kinschot.¹¹ Op verzoek van de baljuw maakte De Jongh de beschrijvingen van de belangrijke gebouwen in Oudewater en de kaart die in het boek van Van Kinschot zou worden opgenomen.¹²

In 1707 kocht Gerrit Breda het 'huis met de koppen' aan de Donkere Gaard waar hij de rest van zijn leven zou wonen. Breda deed goede zaken als marktschipper en hij belegde zijn winsten in onroerend goed. In 1715 kocht hij een pakhuis langs de IJssel, dat verbouwd was tot azijnmakerij. Het lag naast het Bonte Paardsteegje. Andere aanwinsten waren een huis in de Peperstraat, een huis in de Marktstraat, een baanshuur in de Nieuwstraat, een boerderij in de Lange Linschoten, een boerderij op de Linschoter Haar en een boerderij in Hekendorp. De inkomsten uit verhuur brachten jaarlijks meer dan 200 gulden op.

Gerrit Breda breidde zijn activiteiten nog verder uit. In 1729 pachtte hij de stadswaag voor 775 gulden per jaar. Als waagmeester was hij verantwoordelijk voor het toezicht op het wegen van hennep, touw, kaas en wat er nog meer te wegen was. In datzelfde jaar werden nog twee mensen gewogen die beschuldigd waren van hekserij: het echtpaar Klaas Ariense van den Dool en Neeltje Ariensz Kersbergen uit Meerkerk. Het was de laatste keer dat hier 'heksen' werden gewogen. Maar de belangrijkste klanten in de waag waren de lijndraaiers. Zij kwamen met bossen hennep en met garen en touw van verschillende diktes, gewikkeld op schijfhouten. De waagmeester moest opletten dat het garen niet om verzwaarde schijven gewikkeld was, want dat zou de goede naam van Oudewater in diskrediet brengen. Gerrit Breda kreeg zijn inkomsten uit de belasting die op het wegen betaald moest worden.

Door de waag te verpachten, was het stadsbestuur van de belastingadministratie verlost. Het stadsbestuur betaalde wel het schoonmaken en het onderhoud van het waaggebouw, inclusief nieuwe touwen voor de weegschalen. Gerrit moest in de waag personeel aanstellen en maakte dus nog onkosten bovenop de pacht. Toch liepen de zaken zo goed, dat het stadsbestuur de pacht verhoogde. In 1730 moest hij 790 gulden per jaar betalen, in 1734 zelfs 820 gulden. Daarna bleef de pacht tot 1746 gelijk. Het ging namelijk niet zo goed met de touwindustrie in Oudewater en dus liepen de inkomsten van de waag terug. Na 1746 werd de waag niet meer verpacht maar stelde het stadsbestuur een waagmeester aan. Nadat Gerrit in 1739 het recht van marktschipper op 's-Gravenhage had overgedragen aan zijn zoon en in 1746 gestopt was met het pachten van de waag, kreeg hij tijd voor andere dingen. Zo werd hij in 1747 in de kerkenraadsnotulen genoemd als diaken. In 1771 stierf Gerrit Breda. Hij was inmiddels 94 jaar oud en had niet alleen zijn echtgenote, maar ook het merendeel van zijn kinderen overleefd. In zijn laatste jaren was hij verzorgd door zijn dienstbode Tona Post. Zij naaide zelfs zijn linnen doodshemd. Voor haar rouwkleding werd een bedrag van 19 gulden, 19 stuivers en 12 penningen uitgegeven. Dat was bijna de helft van haar jaarsalaris: haar dienstbodenloon was 50 gulden per jaar. Gerrit Breda had Tona in zijn testament bedacht met een huis in de Marktstraat en een tuin aan de singel buiten de stad. Er was nog genoeg over voor de erfgenamen. De verkoop van twee boerderijen bracht ruim 10.000 gulden op. Sieraden, goud en zilver waren ruim 1200 gulden waard.¹³

Vrouwelijke schippers

Het was zeer gebruikelijk dat de vrouw na het overlijden van haar man het bedrijf voortzette. Ook met de beurtschippers was dat het geval. Zo werd Cornelia van der Lee, de weduwe van Gijsbert van Ameide, in 1742 in het kohier van de verponding genoemd als 'schipperse op Schiedam'. Uit het overzicht van de boedel na haar overlijden blijkt dat zij

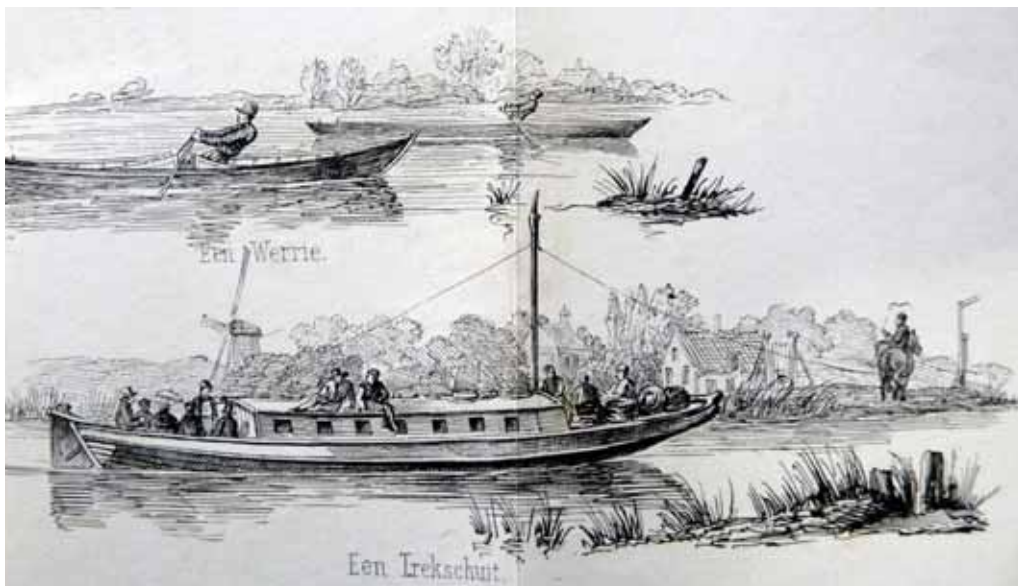


De Romeijnbrug, gezien vanaf de Hollandsche IJssel. In de Haven ligt een trekschuit. Een tekening van E.C. Rahms, circa 1860. (Collectie Van der Lee, RHC Rijnstreek en Lopikerwaard)

vooral korf naar Vlaardingen en Schiedam vervoerde en vis mee terugbracht.¹⁴ Gijsbert deed het veer op Schiedam overigens samen met zijn broer Gerrit van Ameide. Gerrit overleed in 1738 en als zijn opvolger werd zijn jongste dochter Cathrijntje benoemd, vier jaar oud.¹⁵ Het is aan te nemen dat de veerdienst door knechts werd uitgevoerd onder toezicht van oom en voogd Hendrik Admiraal.

In 1735 nam Geertruijd van Beekom het veer op Leiden over haar overleden man Willem Spiering. Hierbij verwijst zij ook nog eens naar de resolutie van 15 februari 1734 waarbij gesteld werd dat een weduwe maar de helft van het overnamegeld hoefde te betalen.¹⁶ Nog een derde weduwe die als schipperse de kost verdiende, was Crijntje Amersfoort. Haar

eerste man, Johannes van Wijngaarden, was schipper op Rotterdam. Toen Crijntje in 1714, anderhalf jaar na zijn overlijden, hertrouwde, nam haar tweede man, Willem Goor, de uitvoering van dit veer op zich. In 1718 blijkt Willem Goor ook schipper op Utrecht te zijn. In 1724 werd Willem Goor beschuldigd van doodslag. Hij vertrok uit Oudewater. Crijntje nam beide veren waar, het Rotterdamse veer samen met haar schoonzuster, de weduwe van Aalbert van Wijngaarden. Uiteindelijk zou haar zoon Karel van Wijngaarden het veer op Rotterdam overnemen en haar zoon Martinus Goor het veer op Utrecht. Uit beide huwelijken had Crijntje acht kinderen, waarvan er zeven volwassen werden. In de tijd dat de kinderen nog jong waren, hield Crijntje zich ook nog bezig met de graanhandel van haar eerste



Een fragment van afbeeldingen in de Oudewatersche Almanak.

man, zij had een kruidenierswinkel en een kaarsenmakerij.¹⁷

Reisverslagen

Er zijn niet veel reisverslagen bewaard gebleven van reizen in een trekschuit. De onderstaande verslagen zijn dus vrij zeldzaam. Rond 1772 maakte Gerardus Johannes de Jongh uit Oudewater een reisverslag van een tocht in de trekschuit.¹⁸ Hij was waarschijnlijk bij zijn stiefvader in Nijmegen op bezoek geweest en ging over de Rijn en de Lek terug. Over deze grote rivieren werd overigens gezeild en niet gejaagd. Hij schreef hierover: ‘Rond tien uur gingen wij sloop. Wij vroegen naar het voor- of achteronder, maar dat koste niet minder dan 4 dukatons dus wij gingen in het ruim, dat in tweeën was gedeeld. Wij gingen eerst in het voorste deel, maar kozen uiteindelijk voor het achterste deel. Over het midden was een plank gelegd. Het gezelschap bestond uit een militair, een hamkoper, een man met een goudvink die fluiten kon, een vrouw met een jong haasje op de schoot waar zij mee speelde en nog wat men-

sen van allerlei soort. Wij voeren stroomafwaarts en de wind was redelijk. ’s Morgens regende het maar tegen de middag klaarde het op. Wij gingen naar boven en hadden aan de rechterkant een mooi uitzicht. In het vooronder zaten enkele heren die hun middagmaal hielden met de vrouw van de schipper. Ieder van die heren haalde zijn provisie voor den dag en zij aten met elkaar.’ De Jongh arriveerde aan het einde van de middag in Wijk bij Duurstede, waar hij bij vrienden snel wat at. De schuit ging toen weer verder naar ‘de Vaart’ en vervolgens naar Schoonhoven. Op het laatste deel van de reis viel de wind weg, zodat zij niet om 12 uur ’s nachts, maar ’s morgens om zes uur in Schoonhoven aankwamen.

In 1823 deed Karl Friedrich Zelter per brief aan zijn vriend Johann Wolfgang von Goethe verslag van een reis per trekschuit: ‘Tegen de avond toen de wind mij buiten te koud was, kroop ik op mijn plaats terug binnen in de trekschuit, die gesloten moest worden als de lichten brandden. In het voorste deel zaten enkel joden; ik zat natuurlijk onder de verlos-

ten. Een vijfjarig knaapje was mijn naaste buurman en hij viel in slaap met zijn hoofdje in mijn schoot. Zijn moeder, een forse vrouw, stiet de jongen aan om de heer geen last aan te doen. Ik mocht mij stil houden, want er werd Hollands gesproken, waarvan ik het meeste wel verstond, omdat ik een beetje Hollands kan lezen. Tenslotte maakte de tabakswalm mij zo onmenselijk benauwd, dat ik op mijn manier in goed Hollands uitriep: Als ik thuis kom, verkopen ze mij als een gerookt varken! Heel het schip daverde van het lachen en zij vroegen elkaar: ‘Wat heeft hij gezegd?’ Ik sprak door en merkte, dat de vrouwen van dit land zeer galant leken tegenover het andere geslacht, terwijl ze zich bij levende lijve tot rookspek lieten maken,



Een nagebouwde trekschuit ligt klaar voor vertrek in de Hollandsche IJssel. (Foto auteur)

en nu konden zij allen opeens goed Duits en de conversatie werd zo opgewekt, dat het schip in Amsterdam was aangekomen voor men er erg in had.¹⁹

Einde van de trekschuit

In de negentiende eeuw werden in Nederland veel wegen verbeterd. Rond Oudewater liet dat nog wel even op zich wachten. Johannes Hessels werd in 1815 genoemd als beurtschipper op Leiden en 's-Gravenhage, Adrianus Snelleman werd nog in 1847 genoemd als beurtschipper op Rotterdam.²⁰ Pas met de aanleg van de spoorwegen kwam het einde voor de trekschuit. Toch bleef de scheepvaart over de Hollandsche IJssel voor Oudewater van groot belang. Als vestingstad had Oudewater twee walbruggen over de Hollandsche IJssel, de Goudse en de Utrechtse Boom. 's Nachts werd de toegang afgesloten met een 'boom' of hek. Voor Oudewater waren deze bruggen een grote belemmering voor de scheepvaart, net als de 'Josefsbrug', een stenen boogbrug die lag waar nu de Cosijnbrug ligt. In 1856 kregen burgemeester en wethouders van Oudewater toestemming om de Goudse en de Utrechtse Boom af te breken. In 1862 richtten Montijn en Fritschy de rederij 'Estafette' op voor vrachtvervoer. Ook veel aanvoer en afvoer van de nieuwe industrie op IJsselveere verliep via de Hollandsche IJssel. Er waren tijden dat de kaden vol lagen met vrachtschepen. Dat is inmiddels veranderd: maar sinds enkele jaren ligt er wel weer een trekschuit.

Noten

- 1 Jan de Vries, *Barges and capitalism. Passenger transportation in the Dutch economy, 1632-1839*. Berkeley California, 1977.
- 2 RHC Rijnstreek en Lopikerwaard, Oud-archief Oudewater, inv.nr. 12
- 3 RHC Rijnstreek en Lopikerwaard, Notarieel archief Oudewater, inv.nr. 1890
- 4 RHC Rijnstreek en Lopikerwaard, Notarieel archief Oudewater, inv.nr. 1921. 'Moscovische hennep' was afkomstig uit Rusland.
- 5 RHC Rijnstreek en Lopikerwaard, Notarieel archief Oudewater, inv.nr. 1964.
- 6 RHC Rijnstreek en Lopikerwaard, Oud-archief Oudewater, inv.nr. 5.
- 7 RHC Rijnstreek en Lopikerwaard, Oud-archief Oudewater, inv.nr. 8
- 8 De gegevens over Lambert Claessen Taets zijn voor het merendeel afkomstig uit: RHC Rijnstreek en Lopikerwaard, Oud-archief Oudewater, inv.nr. 13; de verkoop van de schuit is genoemd in: RHC Rijnstreek en Lopikerwaard, Stadsrecht Oudewater, inv.nr. 161.
- 9 RHC Rijnstreek en Lopikerwaard, Oud-archief Oudewater, inv.nr. 14
- 10 Nettie Stoppelenburg, 'De oude scheepswerf van Oudewater', in: *Heemtjdinghen*, 2011.
- 11 RHC Rijnstreek en Lopikerwaard, Collectie De Jong
- 12 Nettie Stoppelenburg, 'Beschrijving der stad Oudewater. Gaspar Rudolph van Kinschot', in: *Jaarboek Oud-Utrecht 2010*
- 13 De gegevens over Gerrit Breda zijn grotendeels afkomstig uit: RHC Rijnstreek en Lopikerwaard, Stadsrecht Oudewater, diverse delen; RHC Rijnstreek en Lopikerwaard, Oud-archief Oudewater, inv.nr. 15 en 16; RHC Rijnstreek en Lopikerwaard, Notarieel archief Oudewater, inv.nr. 1960
- 14 RHC Rijnstreek en Lopikerwaard, Oud-archief Oudewater, inv.nr. 253 en Notarieel archief Oudewater, inv.nr. 1950.
- 15 RHC Rijnstreek en Lopikerwaard, Oud-archief Oudewater, inv.nr. 16.
- 16 RHC Rijnstreek en Lopikerwaard, Oud-archief Oudewater, inv.nr. 15.
- 17 De gegevens over Crijntje zijn o.a. afkomstig uit: RHC Rijnstreek en Lopikerwaard, Oud-archief Oudewater, inv.nrs. 14, 15 en 17, Stadsrecht Oudewater, inv.nr. 134 en 198
- 18 RHC Rijnstreek en Lopikerwaard, Collectie De Jong. Transcriptie en hertaling, auteur.
- 19 HUA, toegang 820, collectie historisch werk materiaal, inv.nrs. 560-571, afschriften van reisverslagen verzameld door G.A. Evers.
- 20 RHC Rijnstreek en Lopikerwaard, Notarieel archief Oudewater, inv.nrs. 2007, 2020, 2022.

Varen met Bas

HISTORISCHE RONDVAARTEN



Geniet van een luxe historische vaartocht door Woerden en het Groene Hart met de mooie klassieke sloep:

"Big Change"

Onderweg geniet u van heerlijke hapjes en een lekker drankje.

Schipper Bas vertelt u over de rijke geschiedenis van de omgeving.

Diverse arrangementen voor maximaal 8 personen

Voor info: 06 26100503 of bezoek onze website www.varenmetbas.nl

MACHINEHANDEL • VERHUUR EN REPARATIES
G. DONSELAAR & Zn. V.O.F.



- HEFTRUCKS
- SLOOPSORTEERGRIJPERS
- POLIEPKNIJPERS
- ONDERDELEN
- MOTOREN
- HYDR. SLANGEN SERVICE

Nijverheidsbuurt 5 • 3474 LA Zegveld • Tel. 0348 - 69 23 88 • Fax 0348 - 69 04 69

Kleur is de kracht van communicatie

Kleurrijke communicatie

Drukwerk en printmedia
 Online drukwerk bestellen
 Ontwerp en opmaak
 Mailing fulfilment
 In- & outdoor signing
 XXXL printen
 Warehousing

S kleurrijke communicatie

SENZ grafische media

U vindt ons in:

REVON DRUKKERIJ BV
 Leerdam
www.revon.nl

REVON BELETTERINGEN BV
 Leerdam
www.revon.nl

SENZ GRAFISCHE MEDIA BV
 Woerden
www.senz-grafischemedia.nl

ZIJLSTRA DRUKWERK BV
 Woerden
www.zijlstradrukwerk.nl