

er mogelijk nog vrije lieden deel uitgemaakt van de Stichtse ridderschap; veel sporen hebben zij in de bronnen echter niet nagelaten. Edelen behoorden er in het Sticht niet of nauwelijks toe: binnen de gebieden waar de bisschop zijn landsheerlijkheid wist te vestigen, woonden van oorsprong niet of nauwelijks edelen. Edele families, zoals de heren van Arkel en aanverwante families (Van der Lede, Van Sevendor, Van Haastrecht), de heren van Hoorne en Altena, Van Rhenen, Van Buren, Van der Leek, liet de bisschop ongemoeid, op voorwaarde dat zij hem ongemoeid lieten. De bisschop heeft geen pogingen gedaan om hen bij het wereldlijke bestuur van het Sticht nauwer te betrekken. Andere edelen met wie de bisschop van doen had, zoals de graven van Holland en Gelre, ontwikkelden zich tot zelfstandige landsheren, tegen wie de bisschoppen van Utrecht zich bij herhaling te weer moesten stellen. Naarmate de ministerialen in het Sticht, voorzover zij deel uitmaakten van de ridderschap, meer macht verwierven, stelden zij zich meer en meer onafhankelijk op ten opzichte van hun dienstheer, de bisschop van Utrecht. Al of niet met succes trokken zij in de conflicten tussen de bisschop en de naburige graven of tussen de bisschop en de stad Utrecht partij hetzij voor de bisschop, hetzij voor diens tegenstanders. Vooral de ministeriale familie van Amstel speelde in dat opzicht hoog spel. Het is hen, door hun betrokkenheid bij de moord op graaf Floris V, uiteindelijk noodlottig geworden.

Tot besluit een schematisch overzicht van de verdeling van standen en klassen in het Sticht Utrecht in de periode van de 12e en 13e eeuw (zie afbeelding 4). De schotten tussen de standen geven aan dat er grote formele barrières bestonden tussen de standen onderling: opname in de ministerialiteit kon slechts geschieden door een formele handeling van de bisschop: na vrijlating uit de onvrijheid of horigheid volgde dan onmiddellijk toelating tot de ministerialiteit. Een boeren-ministeriaal kon vervolgens opstijgen tot in de ridderschap. Een formeel beletsel daarvoor werd niet opgeworpen. Of het lukte was echter een andere vraag. Welstand en sociale acceptatie vormden voorwaarden, verlies daarvan had verlies van status tot gevolg; men kon weer terugvallen tot de klasse der boeren. Was men echter ministeriaal, dan bleef men het ook, hetzij als boer,

hetzij als lid van de ridderschap. Tot 1300 bleef dit beeld ongewijzigd; zo waren de sociale verhoudingen in het Sticht.

Nadien, dat wil zeggen na 1300, verandert er veel: sommige van de ministeriale families op hun kastelen in de Vechtstreek, die hun stamboom konden terugvoeren tot op de meiers van de bisschoppelijke domeinen langs Vecht, Angstel en Gein, verdwijnen uit de geschiedenis: zij stierven uit of zagen zich gedwongen om hun bezit te verkopen. Andere families, soms afkomstig van buiten het Sticht, nemen hun plaatsen in.

Door dergelijke en andere ontwikkelingen heeft de rol van de ministerialiteit als maatschappelijke stand, scherp onderscheiden van de andere standen, in het Sticht Utrecht na 1300 aan betekenis ingeboet. Maatschappelijk gezien verschoof het onderscheid meer en meer naar de tweedeling tussen de ridderschap en de rest van de bevolking, die niet tot de ridderschap behoorde, de „huusluden“. Het bewustzijn van ministeriale afstamming is evenwel beslist nog tot aan het einde van de middeleeuwen levend gebleven.

*Zwaag,
Pinksterbloem 20*

Alp Buitelaar

De gerechten:

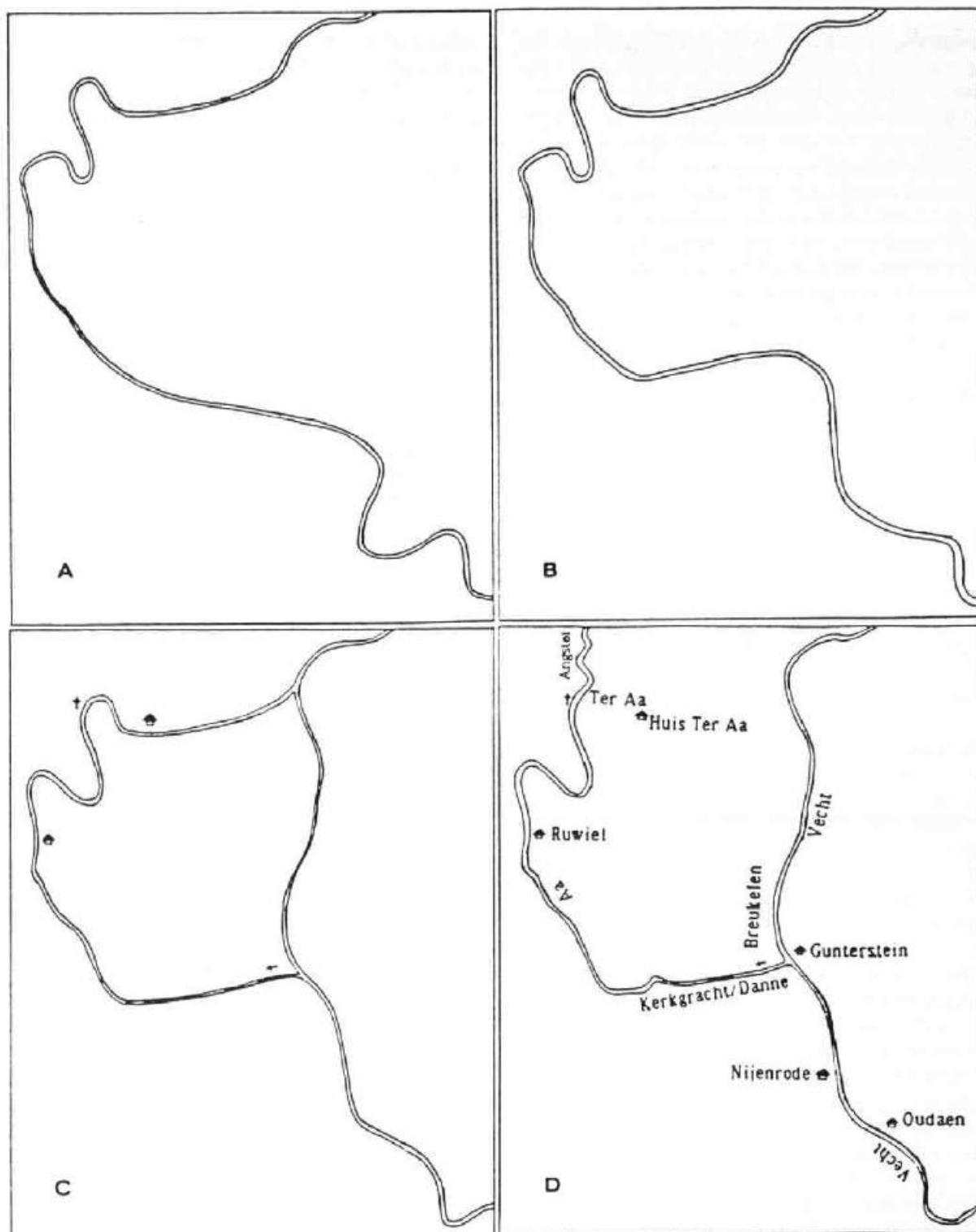
1. Zwesereng. 2. Oostwaard. 3. Maarssen-Bisschopsgerecht. 4. Maarssenbroek. 5. Breukelen-Proostdijgerecht van Sint-Pieter. 6. Breukelen-Bisschopsgerecht. 7. Breukelerwaard. 8. Otterspoorbroek. 9. Vijfhoeven. 10. Oud-Aa. 11. Kortrijk-Ruwielsgerecht. 12. Portengen-Ruwielsgerecht. 13. Ter Aa. 14. Oukoop. 15. Demmerik. 16. Loenen-Bisschopsgerecht. 17. Loenen-Kronenburgsgerecht. 18. Loenersloot. 19. Abcoude-Baambrugge. 20. Vinkeveen. 21. Vinkeveen-Proostdijgerecht van Sint-Pieter. 22. Abcoude-Proostdijgerecht van Sint-Pieter. 23. Vreeland. 24. Nichtevecht. 25. Nederhorst en Overmeer. 26. Ankeveen. 27. Kortenhoef. 28. Oud-Loosdrecht. 29. Nieuw-Loosdrecht. 30. Mijnden. 31. Breukelerveen. 32. Tienhoven. 33. Maarsseveen. 34. Westbroek. 35. Achttienhoven. 36. Oostveen. 37. Herbertskop.

DE SCHEEPVAART OP DE VECHT

Drijvende veenlandbrokken op de Vecht

In de 2de eeuw van onze jaartelling bevoer de Romein Plinius de Jongere misschien ook de Vecht. Hij gaf in ieder geval een grove beschrijving van het landschap dat daar te aanschouwen viel. Romeinse soldaten, aan boord van schepen op de Vecht, vertelden hem dat ze stukken land voorbij hadden zien drijven, vaak bezet met struiken en bomen. Verder

berichtte Plinius dat er langs de rivier zeer weinig en „armzalig“ volk woonde, op hoogten die ze zelf aanlegden; mensen die geen vee hadden, niet jaagden (er was geen bos), doch enkel konden leven van de visvangst. Deze mensen brandden stukken grond, die ze met de hand losmaakten uit de bodem en in de wind lieten drogen, want zón was er bijna niet. De bedoelde stukken drijvend land zullen ongetwij-



Afb. 1. Opeenvolgende hoofdstroomrichtingen van Vecht en Aa ter hoogte van Breukelen.

A. De Vecht (Aa) boog in voorhistorische tijd ongeveer ter hoogte van het latere Nijenrode naar het westen af, om met een grote boog in de richting van het latere Nieuwersluis te stromen.

B. De Vecht boog, na enkele bochten te hebben afgesneden, pas nabij de plek van de huidige Danne sterk in westwaartse richting af.

C. De situatie zoals die tot in de Middeleeuwen bestond. Door het afsnijden van de Aase bocht was de huidige hoofdstroom van de Vecht ontstaan. Ten

noordwesten van het splitsingspunt was het Ronde Dorp van Breukelen gesticht. De nieuwe Vechtloop was aanvankelijk ondiep, terwijl de „Oude Aase Omweg” lange tijd nog goed bevaarbaar bleef. Aan de oevers van de Aa werden de oudste kastelen gebouwd.

D. De toestand die zich in de late Middeleeuwen ontwikkelde. De Aa is een bescheiden rivier geworden. Het gedeelte tussen Nieuwer Ter Aa en de Vecht is gaan verlanden. De Aa gaat noordwaarts over in de Angstel. De belangrijkste kastelen liggen aan de Vecht.

feld losgeslagen stukken veengrond zijn geweest, die via op de Vecht afwaterende veenstroompjes naar die rivier waren afgedreven. Ook anderen namen dergelijke drijvende veenlandbrokken waar. Ze gaven aanleiding tot een in verschillende versies overgeleverde sage, die verhaalt hoe bij stormweer grote pollen veengrond uit Friesland waren weggedreven en zich uiteindelijk als hoogten in de nabijheid van de Utrechtse Vecht hadden vastgezet. Deze sage past in het oude volksgeloof over het ontstaan van de veenlanden in onze streken: het gebied zou - zo dachten men - ooit een meer zijn geweest dat door van elders aandrijvende veenpollen verland was.

Romeinse troepenschepen

Er zijn nog enkele andere gegevens over Romeinse scheepvaartbewegingen op de Vecht. In het jaar 12 voor het begin van onze jaartelling voer Drusus met troepenschepen via de Vecht en het Flevomeer naar het noorden om de Friezen te gaan bestrijden. De Vecht bleef daarna een belangrijk vaarwater voor de Romeinen. Daarvan getuigde hun vlootstation te Vechten. In het jaar 16 na Christus voer een vloot van meer dan duizend schepen, onder bevel van Germanicus, de Vecht af naar de volksstammen die in het noorden van (het tegenwoordige) Duitsland woonden.

De Vecht en de Aa

De Vecht was in die tijd een onbedijkte, meanderende rivier, die van tijd tot tijd zijn hoofdstroomgeul verlegde. Bewoning was mogelijk op de oeverwal van de Vecht en op oude Vechtruggen, zoals die bij Oukoop.

Vooraf in het noordelijke deel van de gemeente Breukelen laat de bodemkaart een sterk bochtig verloop zien van de zone met zware zavel en lichte klei. Dat kan niet anders betekenen dan dat de oude, onbedijkte Vecht hier ooit een sterk kronkelende loop gehad heeft. Daarbij werd ook een bedding gevormd ongeveer op de plaats waar nu de Danne ligt. Dit heeft mij tot de overtuiging gebracht dat de in elkaars verlengde liggende Danne en Kerkgracht binnen Breukelen in oorsprong het zuidelijkste deel vormden van wat verderop de Aa heet. Ook de klei-afzettingen langs Danne/Kerkgracht wijzen op een natuurlijke ontstaanswijze van die waterloop.

Deze observatie houdt in dat Breukelen op een destijds strategisch belangrijk punt is ontstaan, te weten op een riviereiland, dicht bij het splitsingspunt van de Brocleda of Aa (later ter plekke Danne genoemd) en de Vecht. Wanneer dat precies is gebeurd valt moeilijk te achterhalen. Vermoedelijk kende Breukelen echter in de laat-7de eeuw reeds een villa met een daaraan horige bevolking. Verder zijn er sterke aanwijzingen dat de mysterieuze oude nederzetting Attingahem aan de Vecht mag worden geïdentificeerd met Breukelen. Als dat juist is, heeft Bonifatius tijdens zijn zendingsarbeid omstreeks 721 in Breukelen een parochie gesticht, en moet er dus toen een nederzetting van enige betekenis zijn geweest.

Ook na de doorbraak van de Vecht naar het noorden ter hoogte van de huidige Danne, was de route over de Aa nog zeer geruime tijd dieper dan de jongere, kortere stroomgeul van de Vecht.

Vikingschepen op de Vecht

Mogelijk ook al eerder, maar in ieder geval in 834 en 835, verschenen er vreemde, buitenlandse schepen op de Vecht. Dat waren de drakenschepen van de Noormannen, in die tijd geduchte zeerovers. Hun doel was vooral de koopmansplaats Dorestad. Herhaaldelijk werd die plaats leeggeplunderd. Verscheidene Noormannen vestigden zich ook in het Utrechtse. Tot in het begin van de 10de eeuw duurden de Noormannentochten over de Vecht.

De invloed van de stad Utrecht op de Vechtstreek werd daarna steeds groter. In 953 kwam de tol op de rivier in handen van bisschop Balderik, Heer en Prins van den Lande van Utrecht, wiens bezittingen in die tijd lagen langs de gehele Vecht, tot Muiden toe.

Ook in die tijd, en nog zo'n drie eeuwen daarna, bleef ter hoogte van Breukelen de Aase omweg de belangrijkste vaarroute. Aan de Aa ontstonden daar ook de oudste kastelen: het Huis Ter Aa en het Huis Ruwiel.

De Middeleeuwse Vecht als lokaal en regionaal vaarwater

In de loop van de Middeleeuwen werd de Vecht belangrijker in het regionale en lokale verkeer en vervoer. De Stichtse veenontginningen ten noorden van Utrecht, nog vóór het jaar 1000 op gang gekomen, leverden in toenemende mate voedsel aan de groeiende stad Utrecht.

Het eerst kwamen de ontginningen ten westen van de Vecht tot stand. In de afvoer van goederen naar de Vecht toe was ook de reeds genoemde Aa van grote betekenis. Daarmee groeide tevens de rol van Breukelen.

De bisschop van Utrecht maakte gebruik van die situatie. In de Middeleeuwen werd er altijd naar gestreefd dat de kerken vaste inkomsten hadden, zodat ze voor het onderhoud van het gebouw en de geestelijkheid niet wezenlijk afhankelijk waren van giften. Een algemene methode was het bezitten van onroerend goed, de kerkelanden, waarvan de pacht-opbrengsten aan de kerk toevielen. Daarnaast waren er ook andere manieren om voor doorlopende geldelijke inkomsten te zorgen. Een daarvan werd in Breukelen toegepast. Daar kwam onder meer ook de grond tussen de Aa en het kerkgebouw in handen van de kerk, evenals het deel van die waterloop dat langs de kerk stroomde, tot aan de Vecht toe. Daardoor kreeg dat de naam van Kerkvaart, later Kerkgracht. Nabij de kerk werd een aanlegplaats gemaakt voor de schuiten die uit het boerenland kwamen. De kerk hief van iedere schuit die aanlegde een cijns en had zo een belangrijke inkomstenbron. Eeuwenlang bleef de Danne/Kerkgracht kerkelijk bezit. Pas in 1888 ging de Danne van de Nederlandse Hervormde diaconie in eigendom over aan de gemeente Breukelen-Nijenrode.

Voorals sinds de 12e eeuw ging men ook ten oosten van de Vecht steeds meer tot het ontginnen van veenwildernissen over. Onder meer via de Weersloot en de Vaart (later Tienhovense Vaart geheten) werden sedertdien landbouwprodukten en turf in de richting van de Vecht en vervolgens over die rivier naar Utrecht vervoerd. De betekenis die de Vaart verkreeg werd duidelijk door de bouw van het versterkte huis Rietveld, nog op de rivierkleistrook, maar op enige afstand van de Vecht en dicht bij het veenland. Een gebouw dat inmiddels geheel uit het landschap is verdwenen.

Overigens is Rietveld niet het enige Middeleeuwse stenen gebouw nabij Breukelen dat in de vergetelheid is geraakt. Ten noorden van het dorp lag eertijds op de westoever van de Vecht, buitendijks, de hofstede Sprockelenborch. Het was vermoedelijk een strategisch gelegen boerderij, die enigszins het karakter van een kasteel begon aan te nemen, maar in die ontwikkeling werd geremd voordat het zich tot een zelfstandige sterkte kon ontwikkelen.

Inmiddels had omstreeks 1270 Gerard Splinter van Ruwiel, de derde zoon van Gijsbrecht, heer van het kasteel Ruwiel, Nijenrode gesticht. Economisch en bestuurlijk geen onverstandige daad van een familie die er op uit was zo veel mogelijk invloed te verwerven in de Vechtstreek. Nijenrode lag strategisch gunstiger dan het slot Ruwiel toen de scheepvaart minder gebruik ging maken van de Aa.

De Otterspoordam en het dorpje Otterspoor

De Vecht had in het midden van de Middeleeuwen ook een belangrijke boven-regionale functie. De rivier was toen de hoofd-handelsweg van de stad Utrecht. Een goede bevaarbaarheid was dus belangrijk. In 1148 werd het gedeelte tussen Utrecht en Zuilen gekanaliseerd.

Maar de Vecht was een getijderivier en de wisselende waterstand bezorgde zelfs Utrecht, als het water vanuit de Zuiderzee sterk werd opgestuwd, regelmatig wateroverlast. Daarom werd de Otterspoordam aangelegd, kort ten noorden van de grens tussen de huidige gemeenten Maarssen en Breukelen. Deze dam werd ter hoogte van de vaargeul in de Vecht onderbroken door de Otterspoorsluis. Zeeschepen die de Vecht opvoeren, richting Utrecht, konden deze Otterspoorsluis niet passeren en zo kwam daar ter plekke een van de eindpunten te liggen van de Utrechtse overzeese handel. De inhoud van die schepen moest er in kleinere worden overgeslagen. Dat gaf werkgelegenheid bij de sluis. Daardoor ontstond er een dorpje van enig belang, Otterspoor geheten. Vermoedelijk hebben ter plaatse aan beide zijden van de Vecht mensen gewoond. De dam en sluis vormden de verbinding tussen beide oevers. Het was in bestuurlijk opzicht gemakkelijker indien de totale nederzetting binnen één gerecht, dat van Breukelen-Proosdij, lag. Daarmee kreeg die lokale bestuurseenheid een lob aan de overzijde van de Vecht en ontstond een situatie die voortduurde tot op 31 december 1949 de gemeente Breukelen-St.

Pieters, erfopvolger van het gerecht Breukelen-Proosdij, ophield te bestaan.

Wanneer de Otterspoordam en het dorp Otterspoor zijn gebouwd is niet met zekerheid bekend. Het oudste direkte schriftelijke bewijs voor het bestaan van de Otterspoordam is een oorkonde uit 1228. In de literatuur wordt voor de aanleg van de dam de periode van omstreeks 1140 tot rond 1150 als mogelijkheid genoemd. Maar in 1139 was er reeds een geschil over de rechten op de tienden (een belasting) van Otterspoor. Als het ontstaan van het dorp inderdaad met de dam en sluis samenhangt, zou dat gegeven wijzen op een hogere ouderdom.

In de eeuwen daarna kwamen alternatieven voor de Otterspoordam aan de orde. Reeds in 1310 was er een plan om de Vecht bij Muiden af te dammen. Nadat in 1327 verder stroomafwaarts, ter hoogte van Vreeland, een nieuwe Vechtdam met sluis was aangelegd, kon de Otterspoorsluis worden opgeruimd. Ook het dorp Otterspoor verdween daarna geleidelijk uit het Vechtlandschap.

Utrecht als scheepvaartcentrum

Wat het internationale verkeer over de Vecht betreft bleef de rivier in de Middeleeuwen vooral een Utrechts belang. De handelsverbinding uit Scandinavië en de Oostzeelanden, via de Zuiderzee en de Vecht, naar Utrecht maakte ook dat een van de pelgrimsroutes uit IJsland en Noorwegen naar Rome via Utrecht kwam te lopen.

Utrecht had overigens niet alleen een belangrijke vaarverbinding naar het noorden, het slaagde er eveneens in een route naar het achterland te krijgen. Want de bisschopsstad wist zich, in enkele etappes, ook een vaarweg naar de Rijn te verschaffen. Omstreeks 1122 werd door de stad Utrecht de stadsbuitengracht aangelegd. In 1148 groef het een vaart van de Tolsteeg naar het Gein, dat via de Hollandse IJssel in verbinding stond met de Lek. Toen de Hollandse IJssel van de Lek werd afgesloten, wist Utrecht van Floris V toestemming te verkrijgen om de naar het Gein gegraven vaart door te trekken tot Vreeswijk, welke „nieuwe vaart” in 1288 gereed kwam.

Van Amsterdam naar de Rijn

Vergeleken met Utrecht was het belang dat Amsterdam tijdens de late Middeleeuwen bij de Vecht had veel geringer. Amsterdam had toen meer handel met Noord-Duitsland dan met het Rijnland. Toch was er al wel enige belangstelling voor het Rijnland. Reeds in de eerste helft van de 14de eeuw had Amsterdam betrekkingen met dat gebied, in het bijzonder met Keulen.

De handelsvaart tussen Amsterdam en het Rijnland liep voornamelijk over de Zuiderzee en de Gelderse IJssel, via Deventer. Wie de overtocht over de gehele Zuiderzee wilde vermijden, volgde een oude handelsweg door bij Muiden de Vecht in te slaan om dan via de Utrechtse stadsbuitengracht en de „nieuwe vaart” bij Vreeswijk de Lek te bereiken.



Afb. 2. Privé-boten en een trekschuit ter hoogte van Vreeland („De Zegepraalende Vecht”, 1719).

De Vecht in de 16de eeuw slechter bevaarbaar voor zeeschepen

In de loop der tijd werd de bevaarbaarheid van de Vecht voor zeeschepen minder. De schepen werden groter en de rivier ondieper.

In de 16de eeuw werd nogal wat bouwwerk verricht aan de Domkerk in Utrecht. Daarvoor was Duitse natuursteen nodig. Het centrum voor de handel in die steen was Zwolle. Vandaar brachten zeevaardige schepen verscheidene vrachten via de Zuiderzee en de Vecht richting Utrecht „voor zover als zij varen konden” en dat was afhankelijk van de grootte van het schip. Er was toen in Weesp een overlaadstation voor de grootste en in Maarssen voor de minder grote schepen, maar veel verder kon men niet komen. De stenen werden overgeladen in rivierschepen en zo verder getransporteerd.

De Amsterdamse Rijnvaart

De binnenvaart werd voor Amsterdam geleidelijk aan belangrijker. In 1514 hadden daar onder meer 84 rivierschepen hun thuisbasis, ongetrekt vele schepen in omliggende plaatsen, die in Amsterdamse handen waren.

In de loop van de 17de eeuw kon men van Amsterdam uit ook binnendoor naar de Vecht komen, langs de wateren die thans nog de naam dragen van Oude Keulse Vaart.

De route van Amsterdam naar de Rijn was echter verre van ideaal. Ten noorden van Utrecht was het water ook voor de grotere Rijnschepen, de zogeheten „Keulenaars”, niet voldoende bevaarbaar. Deze moesten dus hun voor Amsterdam bestemde lading in Utrecht in kleinere schepen overladen, een situatie welke voor de bisschopsstad niet onvoordelig was.

In de Middeleeuwen en nog enige tijd daarna was vooral Keulen een knooppunt in het handelsverkeer met Amsterdam. Maar er kwamen ook andere bestemmingen bij. In 1613 werd in Amsterdam een ordonnantie op de beurtvaart op Wezel uitgevaardigd. In 1674 werd de eerste beurtvaartdienst tussen Duisburg en Amsterdam gevestigd. In 1676 werd met zes schepen de beurtvaart tussen Amsterdam en Düsseldorf geopend. In februari 1717 stelden Amsterdam en Duisburg een veertiendaagse beurtdienst in, uit te voeren door drie schippers. De route liep over Utrecht.

De ontwikkeling van de buitenhuizen aan de Vecht

De invloed van Utrecht op de Vechtstreek was tot in de 16de eeuw erg groot. Dat kwam onder meer tot uiting in de architectuur. De toren van Loenen geeft de indruk een klein broertje te zijn van de Utrechtse Dom en de oude ridderhofsteden langs de Vecht

vertonen grote overeenkomst met de ridderhofsteden elders in het bisdom Utrecht.

In de 16de eeuw verloren de kastelen langs de Vecht hun militaire betekenis. Daarmee zette ook hun „verburgerlijking“ in. Reeds in 1578 werd het Breukelse Oudaen door Juffer Joost van Drakenburg, vrouwe van Drakenburg, Drakesteyn en Oudaen, verkocht aan de Utrechtse wijnkoper François van Sneek. Gunterstein kwam na de dood van Jonker Charles de Bruxelles in 1611 aan Johan van Oldenbarnevelt. In datzelfde jaar werd kasteel Zuilen verkocht aan de Amsterdamse koopman Caspar Quinget. Nijenrode bleef nog tot 1675 in adellijk bezit en kwam toen aan de Amsterdamse regent Johan Ortt.

Deze chronologie, de eerstgenoemde koper van een Vecht-kasteel een burger uit Utrecht maar de latere kopers afkomstig uit Amsterdam, is karakteristiek. In de stad Utrecht woonde een beperkt aantal oude en rijke families die zich een groot grondbezit buiten de stad konden veroorloven en zij hadden er in de 17e eeuw de handen vol aan hun posities te handhaven. Tot de Utrechtse bovenlaag traden in de 17de eeuw nauwelijks nieuwe welvarende burgers toe, die zich kostbare buitenhuizen konden veroorloven. In Amsterdam lag dat anders.

Dat bleek vooral toen tussen ongeveer 1625 en 1700

de oevers van de Vecht een ingrijpende verandering ondergingen. Een agrarisch landschap werd omgezet in een lintbebouwing met buitenplaatsen. De eigenaren van deze nieuwe buitenverblijven waren nagenoeg allen rijke Amsterdammers.

Maar de toch zo mooie Vechtstreek was niet een van de eerste gebieden waar die Amsterdammers buitenplaatsen stichtten. Dat de eerste Amsterdamse buitens tot stand kwamen aan de oevers van de Amstel en in het gebied achter de duinen mag ons niet verwonderen, maar dat ook de droogmakerijen in Noord-Holland en de Gooise zandgronden de Vechtoevers voorgingen maakt de volgorde toch wel een opmerkelijke. Waren eerst de uitbreiding van de Amsterdamse handelsvaart over de Vecht en de opkomst van het passagiersverkeer per trekschuit nodig om de Amsterdammers de schoonheid van de Vechtstreek te laten ontdekken?

Ook in veel overige bebouwing kwam de toegenomen invloed van Amsterdam op de Vechtstreek tot uiting. Vergelijk bijvoorbeeld de 18de eeuwse huizen van de Langegracht en de Herengracht in Maarssen met de Amsterdamse grachtenhuizen.

In de wegeaanleg komen we dezelfde chronologische volgorde tegen. In het begin van de 17de eeuw werd in overheidsopdracht het voetpad op de rechteroever van de Vecht tussen Utrecht en Breukelen



Afb. 3. Een trekschuit (rechts) passeert een particulier jacht en het buitenhuis Vegtvlit, ten noorden van Breukelen („De Zegepraalende Vecht“, 1719).



Afb. 4. Wintergezicht op de scheepstimmerwerf tegenover het buiten Nieuwerhoek bij Loenen (P. J. Lutgers, 1836).

verbeterd. Pas zo'n kleine twintig jaar later werd die reconstructie, op basis van een octrooi van de Staten van Holland van 16 juni 1626, doorgetrokken tot Ouderkerk, waarbij dat pad meteen werd verbreed tot een rijweg.

Regionale scheepvaart op de Vecht in de 16de en 17de eeuw

Reeds in de 15de eeuw schijnt Amsterdam een overeenkomst met Utrecht te hebben gehad inzake een beurtveer. De regelmatige verbinding tussen Amsterdam en Utrecht - via Ouderkerk en Abcoude en vanaf Nieuwersluis over de Vecht - kwam in 1596 op gang met twee zeilschepen per dag in beide richtingen. In de vroege 17de eeuw volgde de instelling van marktschepen om dorpsbewoners en hun goederen op marktdagen naar de stad te vervoeren.

Als derde vorm van vervoer kwam daar in de 17de eeuw nog het personenvervoer per trekschuit bij. Ook goederen die snel moesten worden overgebracht gingen vaak per trekschuit in plaats van per beurtschipper (bijv. geld, post); de trekschuiten van Amsterdam naar Utrecht onderbraken hun tocht daarom nogal eens - tot grote ergernis van de reizigers - om bij de bewoners van de buitenplaatsen

exotische artikelen uit de Amsterdamse winkels af te leveren.

Bij „beslooten” water, dat wil zeggen als de rivier dichtgevroren was, vond het vervoer van passagiers en goederen per toerwagen plaats. In het laagseizoen, gedurende de maanden november tot en met maart, mochten de schippers uit Maarssen een deel van hun vaarten op Amsterdam combineren met de schuiten uit Breukelen of Loenen; in Breukelen of Nieuwersluis moesten dan de passagiers of goederen worden overgescheept.

Sedert 1744 incidenteel en vanaf het begin van de 19de eeuw regelmatig voer op de route Amsterdam-Utrecht de vliegende trekschuit, die getrokken werd door twee paarden en daardoor een gemiddelde snelheid van 10 of 11 km per uur kon halen, tegen ca. 7 km per uur voor de gewone trekschuit.

De Amsterdamse Rijnvaart in de Franse tijd

De Napoleontische tijd bracht de afsluiting van Amsterdam van de zeeën en de overzeese gebieden met zich. Dat leidde er toe dat de stad zich meer naar het vasteland keerde. En zodoende kwam in die periode de Rijnverbinding sterker op de voorgrond. De verbindingen „binnendoor” waren veiliger dan die bui-

tengaats, waar de Engelsen op de loer lagen. Uit deze tijd dateert het eerste plan voor een nieuw kanaal voor de Amsterdamse Rijnvaart. Amsterdam had behoefte aan meer vers water, en A. F. Goudriaan, die daar een advies over moest uitbrengen, stelde in 1808 voor een verversingskanaal aan te leggen van Amerongen over Driebergen langs Naarden naar Amsterdam, dat tevens voor de Rijnvaart dienstig zou kunnen worden gemaakt.

Utrecht als concurrent van de Amsterdamse Rijnvaart

In een nota van de Kamer van Koophandel voor Amsterdam uit 1815 lezen we dat de grote schepen die van Amsterdam naar het Rijnland vertrokken over Pampus en Muiden gingen. Daarentegen gingen de kleine schepen binnendoor over Weesp, Utrecht, Vreeswijk en Wijk bij Duurstede. Deze vaarweg werd als zeer onvoldoende aangemerkt. Daardoor ontstonden ernstige concurrentiegevaaren voor de Amsterdamse Rijnvaart.

Een memorie van de Rijnvaartcommissarissen aan de Amsterdamse Kamer van Koophandel van 2 november 1816 schetst uitvoerig hoe de door paarden getrokken kleine en snelle Utrechtse schietschuiten het vervoer van naar schatting een derde deel van de van Amsterdam naar Keulen bestemde goederen tot zich hadden weten te trekken, om deze te Utrecht in de beurtschepen naar Keulen over te laden.

Koning Willem I toonde in 1821 een open oog te hebben voor Amsterdams behoefte aan een vaarweg naar de hoofdrivieren. Hij bepaalde dat een kanaalvaart voor grote Rijnschepen zou worden geopend tussen Amsterdam en de Lek, lopende langs de Amstel en Weespertrekvaart tot Weesp, langs de Vecht tot Utrecht, en door Weerdsdijk en Vaartse Rijn naar de Lek bij Vreeswijk. De lijst van uit te voeren werken vermeldde onder meer een verdieping van de Vecht. Deze waterweg droeg na die tijd de naam Keulse Vaart.

Houtvloten

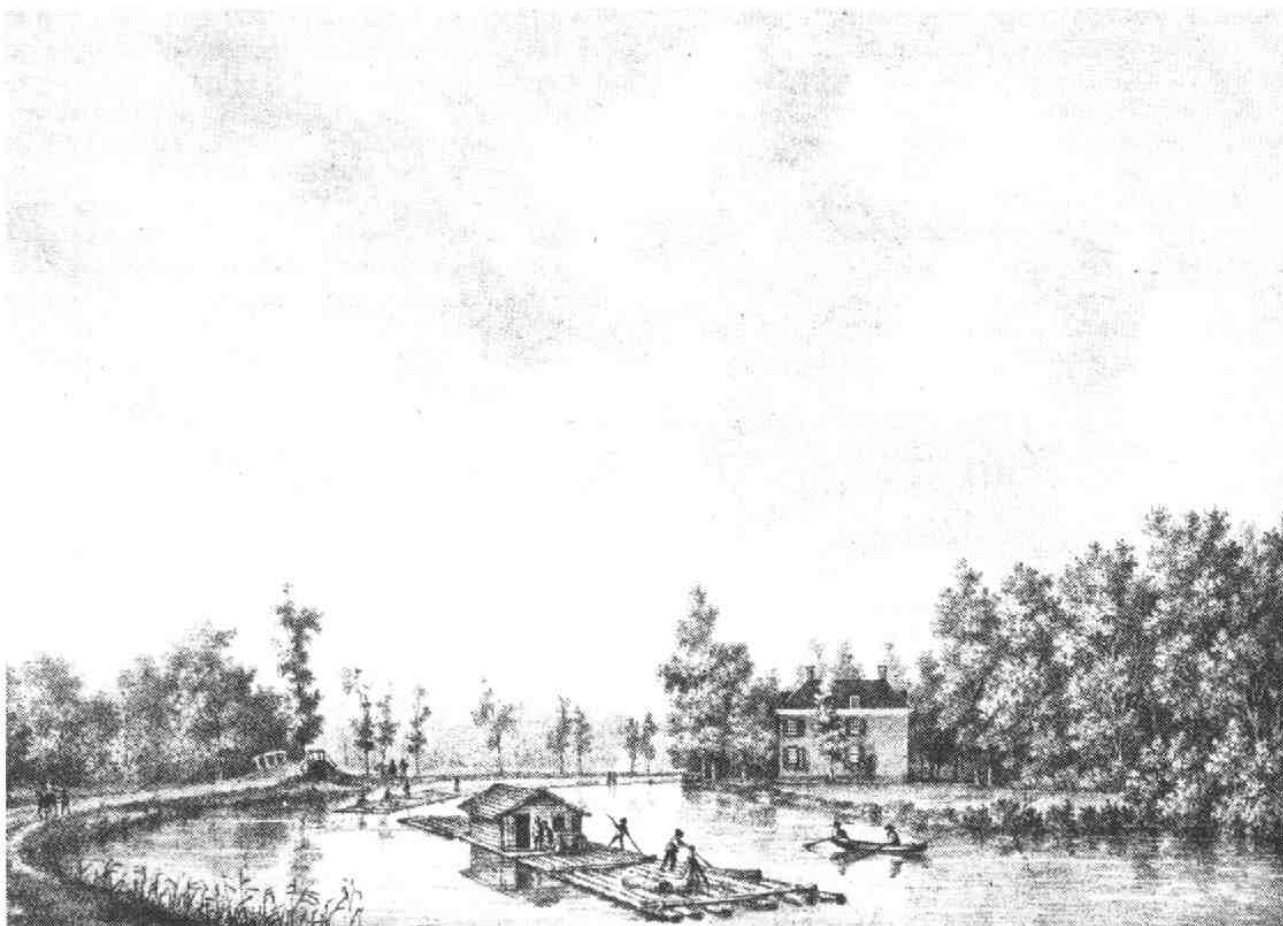
Deze ontwikkeling bracht enige verbetering, niet alleen voor Rijnvaart van en naar Amsterdam, maar ook voor de houtvervoerders uit Duitsland. Deze kwamen met houtvloten, bestaande uit vier of meer afdelingen, de Vecht afzakken. Ieder van die afdelingen werd door enige mannen bestuurd, voor wie op een der vloten een houten huis als nachtverblijf diende. Er voer ook een kok mee. Deze had op een van de afdelingen een keukentje. Als het eten klaar was ging hij met een bootje de afdelingen langs om de mannen hun eten te brengen.

Het jagen van de schepen

Ook na de inrichting van de Keulse Vaart was de verbinding voor de Amsterdamse Rijnvaart nog verre van rooskleurig. Behalve de toestand van de water-



Afb. 5. Overstap- en overslagstation aan de Vecht te Nieuwersluis (P. J. Lutgers, 1836).



Afb. 6. Richting Amsterdam varende houtvlot op de Vecht ter hoogte van Slangevecht, ten zuiden van Breukelen (P. J. Lutgers, 1836).

weg zelf was, voordat stoomboten en stoomsleepboten algemeen in zwang kwamen, ook de kwaliteit van de jaag- of lijnpaden van groot belang. Met één paard kon, naar gelang van de stroomsnelheid, tot maximaal 15 ton laadvermogen worden getrokken. De kosten van het gebruik van jaagpaarden waren langzamerhand aanzienlijk geworden. In de stad Utrecht was de toestand al heel zonderling. Hier was paardentractie verboden. De passerende schepen moesten, krachtens een privilege van 1765, gebruik maken van de trekkracht van vrouwen, door de stad daartoe aangewezen. Op die manier droeg de Amsterdamse Rijnvaart een deel van de kosten van de armenzorg in de bisschopsstad.

Nieuwe concurrenten voor de Amsterdamse Rijnvaart

Rond 1840 kwam de stoomsleepvaart op. In 1841 bracht G. M. Roentgen de eerste ijzeren Rijnaak in de vaart. Een in Keulen opgerichte maatschappij liet kort daarop scherp gebouwde ijzeren lichters van ongeveer 100 last door een jaagpaardendienst van Amsterdam naar Gorkum trekken en vandaar met een stoomsleepboot verder de rivier opslepen. De hierdoor verkregen spoed in het verkeer bracht een aanzienlijke verlaging van de vrachtprijzen mee, door de overige schippers pijnlijk bemerkt. Van zeer ongunstige invloed op het vervoer via de

Keulse Vaart was de opening, in 1843, van de spoorweg Antwerpen-Keulen. Al aanstonds in 1844 toonde het vervoer over water vanuit Amsterdam een daling met ongeveer een derde ten opzichte van 1843. Als tegenmaatregel openden Mannheim, Mainz, Ludwigshafen, Frankfurt en Düsseldorf directe sleepdiensten op Nederland. In 1845 waren de per sleepboot opgesleepte ladingen reeds verre in de meerderheid boven de in de oude zeilschepen der beurtschippers vervoerde.

Een onverwachte factor leverde in 1845 - en ook daarna - een geheel nieuwe stimulans voor de Amsterdamse Rijnvaart op. Door de misoogsten van 1845 en 1846 werd overal in West Europa de graanimport belangrijk. De Amsterdamse graanhandel profiteerde hiervan bovenmatig en de Rijnverscheppingen ondergingen door het opwaartse graanvervoer een aanzienlijke toeneming, van 1845 op 1846 een verdubbeling. De retourvrachten bestonden uit manufacturen en staalwerk van de snel opkomende industrie in het Rijnland.

De Keulse Vaart tot Rijkswater gemaakt

In 1852 schonk Thorbecke aandacht aan de Rijnvaart van de hoofdstad en de ernstige gebreken van de daarvoor beschikbare vaarweg. Vooral op de Vecht was de toestand hoogst onbevredigend: veelvuldig

raakten daar schepen vast. Een op voordracht van Thorbecke ingestelde adviescommissie om verbeteringen uit te werken stuitte echter al meteen op tegenwerking van de stad Utrecht. Zij beweerde van de Keulse Vaart slechts nadeel te hebben ondervonden. Vroeger was Utrecht in belangrijke mate het eindpunt van de Rijnvaart geweest, maar na het scheppen van de nieuwe vaarweg had deze Rijnvaart zich direct tot Amsterdam kunnen uitstrekken.

Thorbecke zelf ging zich daarop rechtstreeks met de zaak bemoeien. Op 5 januari 1853 deelde hij Gedeputeerde Staten van Utrecht mee dat de zaak nu voor eens en voor al geregeld moest worden. Het hele tracé moest Rijkswater worden. Diverse verbeteringen dienden te worden uitgevoerd, niet alleen aan de Vecht, maar ook aan de Vaartse Rijn en de vaart van Amsterdam tot Weesp. Thorbecke stelde voor dat de provincie Noord-Holland en de stad Amsterdam elk 20% van de kosten zouden dragen, de provincie Utrecht 15%, de gemeente Utrecht 5% en het Rijk de resterende 40%.

De gemeente Utrecht werd niet bereid gevonden haar aandeel, niet meer dan f 2.500,- groot, in de geraamde kosten bij te dragen. Amsterdam nam daarop dat bedrag erbij, maar onder de voorwaarde dat er een eind zou komen aan diverse maatregelen en heffingen die Utrecht zich ten opzichte van de

Rijnvaart veroorloofde (waaronder het verplichte trekken door vrouwen).

In 1853 werd de Vecht Rijkswater. Met ingang van 1854 was de hele Keulse Vaart, met uitzondering van sluizen te Vreeswijk, Utrecht (Weerdsloot), Weesp en Amsterdam, bij het Rijk in beheer en onderhoud.

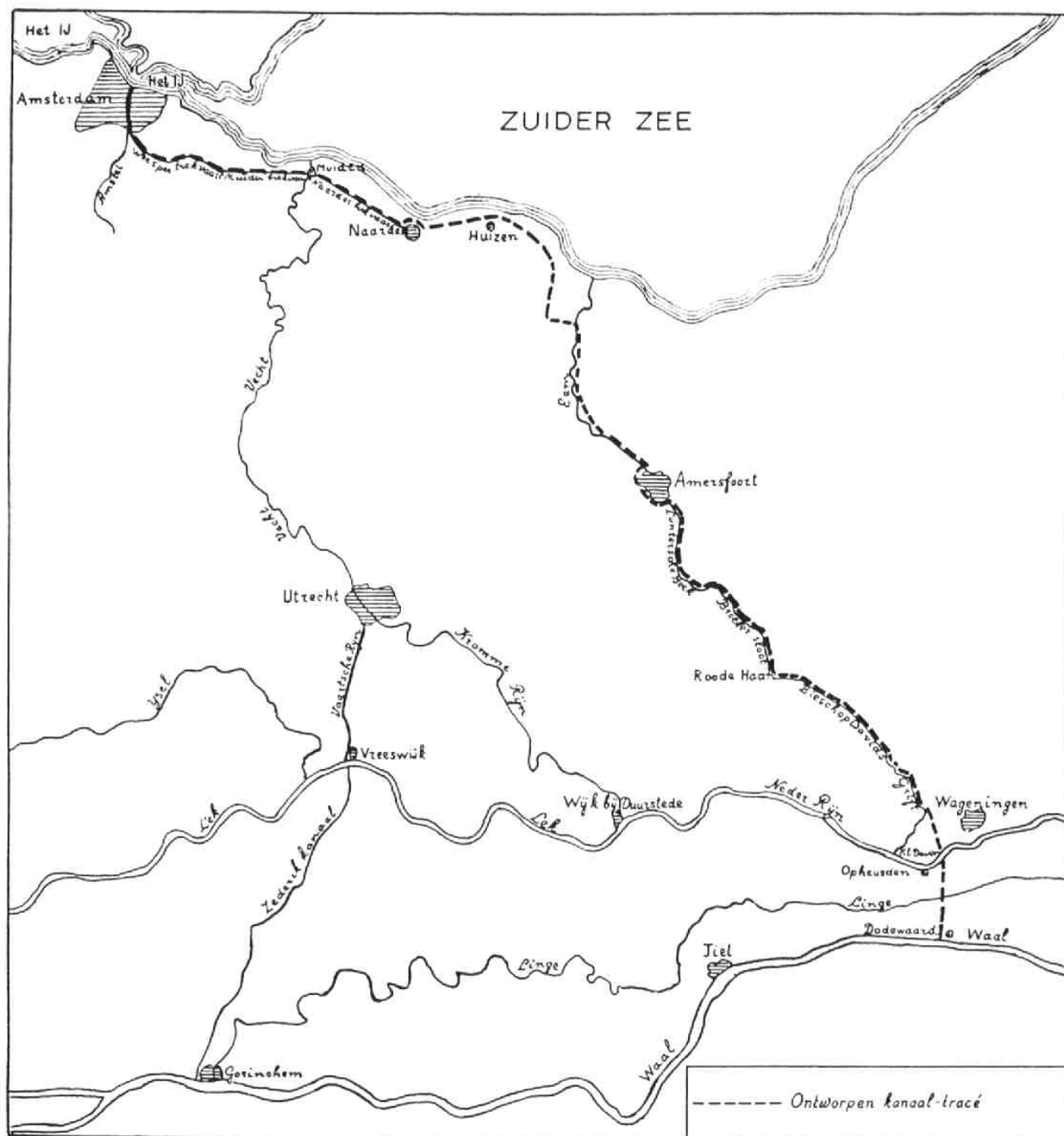
Regionaal vervoer onder de druk van de trein

Het regionale vervoer had in die tijd ook zijn bloei-periode achter zich. In 1843 was de spoorlijn tussen Utrecht en Amsterdam geopend. Een reiziger tussen deze twee plaatsen kon toen die afstand afleggen in ongeveer één uur en tien minuten in plaats van de omstreeks zeven uur die de trekschuit er over deed. Toch durfden de ondernemers die de spoorweg exploiteerden de tijdswinst voor de reiziger niet onmiddellijk in geld te waarderen. In het begin hielden ze het derde klas treintarief veiligheidshalve gelijk aan het trekschuittarief. De meeste passagiers zagen waar hun voordeel lag en gingen van de trein gebruik maken.

De trekschuit-exploitanten sloegen terug. In 1844 verlaagden ze hun tarief voor een reis Utrecht-Amsterdam van 18 naar 13 stuivers. Het haalde nauwelijks wat uit. De tijdsbesparing welke de trein op dit traject opleverde bedroeg immers meer dan vijf uur;



Afb. 7. De Vecht door het dorp Maarssen, met midden voor een vissersbootje, rechts een trekschuit waarin wordt ingeladen, nabij de brug een beurtschip en links aan de oever het speeljacht van Huis Ter Meer („De Zegepraalende Vecht“, 1719).



Afb. 8. Het plan van J. G. van Niftrik, ingenieur der gemeente Amsterdam, uit 1870 voor een kanaal van Amsterdam via Amersfoort naar de Rijn.

alleen voor mensen die hun tijd op minder dan een stuiver per uur waardeerden was de trekschuit dus gunstiger. Dat bleken er niet veel te zijn.

De spoorwegen voelden zich op basis van dit succes zo sterk dat ze na enkele jaren het derde klas tarief verhoogden. Deze prijsbeweging viel samen met een nieuwe tariefsverlaging bij de trekschuiten. Door deze twee tegengestelde prijsontwikkelingen ontstond er toch nog een vrij aanzienlijk verschil in de prijs die een reiziger moest betalen. Het gevolg was dat een groter aantal van hen toch weer in de trekschuit stapte.

Maar lucratief werd de exploitatie van een trekschuit

nooit meer. Ook de vervanging van de trekschuiten door stoombarges bracht daarin geen wezenlijke verbetering. Op 27 juli 1859 besliste de minister van Binnenlandse Zaken gunstig op het verzoek van de directie van de Binnenlandse Schroefstoommaatschappij om met haar schroefstoomboot van Amsterdam naar Utrecht en terug te mogen varen.

Amsterdamse Rijnvaart dreigde Vecht te verlaten

In het verslag over 1868 van de Commissie voor de Rijnvaart werd geconstateerd dat de Keulse Vaart steeds vaker door de Rijnschippers werd verlaten, om of over de Zuiderzee, of langs de Amstel-Drecht-

Gouwe route de Rijn te bereiken. In 1870 pleitte de ingenieur van de gemeente Amsterdam voor een kanaal naar de Rijn, als logische verlenging van het geplande Noordzeekanaal. Het tracé zou benoorden Huizen naar de Eem kunnen lopen, vervolgens langs de rivier tot Amersfoort, en dan verder door de Gelderse Vallei langs de Grebbe, om bij Dodewaard de Waal te bereiken. Maar de minister van Binnenlandse Zaken verklaarde dat kanalisatie van de Gelderse Vallei niet in het belang van de handel zou zijn.

Maar het onderzoek naar alternatieven voor de vaart over de Vecht was nu echt begonnen. Drie richtingen voor een kanaal van Amsterdam naar de Rijn werden bestudeerd: een over Woerden en een over Kockengen, beide op Vreeswijk gericht, en een door de Gelderse Vallei en Betuwe. Het bracht minister Heemskerk nog in 1876 tot de overtuiging dat een kanaal door de Gelderse Vallei toch de beste oplossing vormde.

Ontwerp voor een Kanalenwet

Op 6 maart 1878 diende minister Tak van Poortvliet een wetsontwerp in voor een Kanalenwet tot aanleg en verbetering van een groot aantal binnenlandse waterwegen. Voor Amsterdam was daarin voorgesteld een kanaal door de Gelderse Vallei naar de Waal bij Dodewaard.

Als reactie daarop werd in het Utrechtse sterke actie gevoerd voor verbetering van de Keulse Vaart, onder andere in een adres van de Utrechtse gemeenteraad aan de Tweede Kamer. De raad van de gemeente Breukelen-Nijenrode sprak op 17 mei 1878 uit dat „zonder eenigen twijfel al de gemeenten langs de Vecht gelegen en niet het minst de gemeente Breukelen-Nijenrode, grootelijks onder de genoemde verlegging der Keulsche Vaart zullen lijden”.

Op 4 juli 1878 bracht de Tweede Kamer schriftelijk haar voorlopig verslag uit over het ontwerp voor de Kanalenwet. Er was een nota bijgevoegd waarin de belangen van Amsterdam werden bepleit en een nota van de Kamerleden Bastert uit Maarsseveen en Röell uit Utrecht, die beiden een verbetering van de Keulse Vaart dringend aanbevalen. Ook bij de mondelinge behandeling van het wetsontwerp in de Tweede Kamer in mei 1879 kwamen beiden sterk op voor de belangen van Utrecht en de Vechtstreek. Toch werd een amendement om het Gelderse Vallei-kanaal uit het ontwerp te lichten met 41 tegen 39 stemmen verworpen. Het oordeel over de Rijnvaart via de Vecht leek definitief geveld.

Maar daarna deed zich een merkwaardig politiek spel voor. De Tweede Kamer nam, met 40 tegen 39 stemmen, een amendement aan om de verlenging van de Limburgse Noordervaart tot Venlo te doen vervallen. Als reactie daarop onthielden enkele geërgerde Limburgse Kamerleden hun steun aan het Gelderse Vallei-kanaal-artikel, zodat dit op 20 mei 1879 toch nog met 40 tegen 39 stemmen werd verworpen. Minister Tak van Poortvliet trok daarop het gehele wetsontwerp in.

Plan tot verbetering van de Keulse Vaart

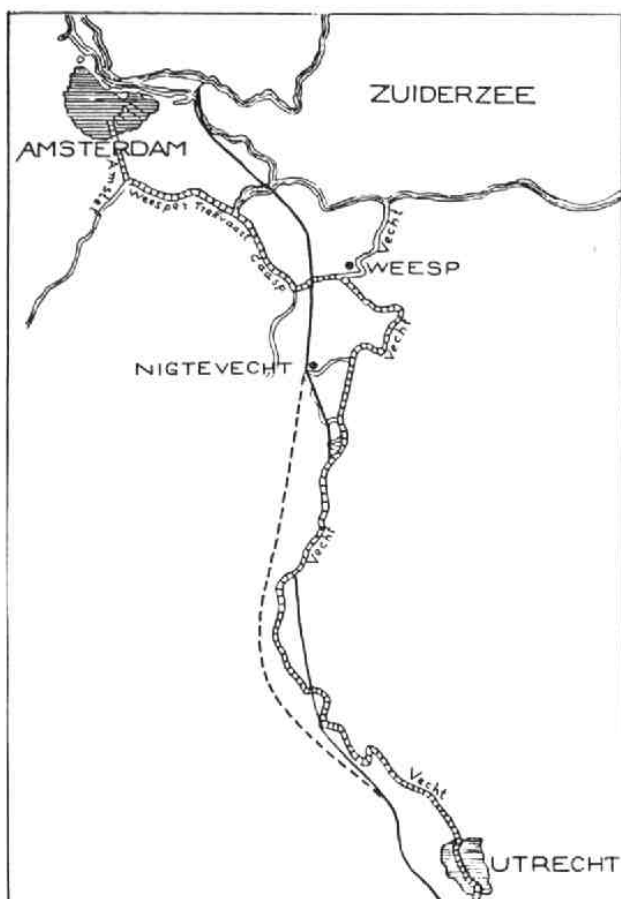
In 1881 kwam de nieuwe minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, jhr Klerck met een wetsontwerp voor een gedeeltelijke verbetering van de bestaande Keulse Vaart. Van Amsterdam uit zou een nieuw kanaal worden gegraven naar Nigtevecht; vandaar zou hoofdzakelijk de oude vaart langs Vecht en Vaartse Rijn behouden blijven, met afsnijding van bochten en uitdieping van het water. Zowel de Tweede als de Eerste Kamer keurden dit snel goed.

Een van de voorgenomen bochtafsnijdingen zou moeten plaats vinden ter hoogte van Breukelen en wel door het graven van een meer naar het oosten gelegen kanaalgedeelte, door het gebied van Breukelen-Proostdij. De gemeenteraad van Breukelen-Nijenrode was daar niet zo gelukkig mee. Ze wilde het vaarwater zo dicht mogelijk bij het dorp houden. Er werd een delegatie naar de hoofd-ingenieur van de Waterstaat gestuurd om dat te bepleiten. Deze rapporteerde op 13 september 1882 dat „aan de richting van het nieuw te graven kanaal niets te veranderen viel, tenzij een groot gedeelte der huizen langs de Vecht werd afgebroken en de gemeente zich zelf groote opofferingen zoude willen getroosten”. Hoewel nog een aantal suggesties voor verdere acties werden geopperd, besloot Breukelen uiteindelijk toch „geene stappen meer te doen om de Keulsche Vaart langs de gemeente te houden”. Maar toen bekend werd dat de minister van Waterstaat het te volgen kanaaltracé nog verre van vastgesteld had, stelde de raad toch een commissie in om een alternatief plan uit te werken. Die kreeg echter niet de tijd zijn werk af te maken, door nieuwe gebeurtenissen in de landelijke politiek.

Merwedekanaal ten westen van de Vechtstreek

De werkzaamheden aan het nieuwe kanaal waren reeds enige jaren aan de gang toen er een verrassende verandering in de plannen kwam. Jhr Rutgers van Rozenburg diende op 27 september 1883 een initiatiefvoorstel bij de Tweede Kamer in om het tracé alsnog te wijzigen, en wel door de Vecht geheel uit te schakelen; dit te meer omdat er nog altijd de dreiging was dat de nauwe doorgangen in de dorpen Breukelen en Maarssen daarin toch zouden blijven gehandhaafd. Dat voorstel werd ingebracht terwijl de verbindingssluisen te Nigtevecht tussen het nieuwe kanaal en de Vecht al gereed waren. Tussen Amsterdam en Utrecht zou volgens dit voorstel een geheel nieuw kanaalpand moeten worden aangelegd, evenwijdig aan de bestaande vaarweg en zonder sluisen. De kosten van het aldus gewijzigde kanaal zouden hoger zijn, maar de afstand zou korter worden, het aantal sluisen geringer en het aantal bochten eveneens minder.

Boze tongen beweerden dat Rutgers van Rozenburg met dit initiatief een gebaar wilde maken naar Amsterdam om zo zijn gedrag in 1879 wat goed te maken. Want als Amsterdams afgevaardigde in de Tweede Kamer had hij toen het amendement gesteund om de verlenging van de Limburgse



Afb. 9. Wijzigingen in het tracé van het gedeelte van de Amsterdamse Rijnvaartverbinding tussen de hoofdstad en Utrecht in de jaren 1880. De route via Weesper Trekvaart, Gaasp en Vecht is de toen nog in gebruik zijnde Keulse Vaart. De vol getekende lijn is het tracé van het nieuw aan te leggen kanaal volgens de wet van 1881, waarbij gebruik zou worden gemaakt van een „gecorrigeerde” Vecht. De onderbroken lijn geeft aan hoe door de wet van 1884 de Vecht buiten het Merwedekanaaltracé werd gesloten.

Noordervaart uit het ontwerp-Kanalenwet te lichten, waardoor hij de Limburgse leden tot tegenstanders van de Kanalenwet had gemaakt, met afstemming van dat wetsontwerp als gevolg.

Het Tweede-Kamerlid Bastert uit Maarsseveen kantte zich tegen het voorstel. In 1881 had de minister het wetsontwerp tot verbetering van de Keulse Vaart verdedigd met verwijzing naar de belangen van de streek, waar die Vaart doorheen liep. Het voorstel Rutgers van Rozenburg deed nu echter juist dat Vechtpand uit de wet verdwijnen en offerde zijns inziens de belangen van de Vechtstreek op aan die van Amsterdam.

De raad van Maarssen werd nu zeer bang dat de verlenging van de Keulse Vaart van haar dorp een dood plaatsje zou maken. Ze richtte zich op 16 februari 1884 met een bezwaarschrift tot de Tweede Kamer. Maarssen rekende de parlementsleden daarin voor dat f 46.000,- bespaard zou kunnen worden als de scheepvaartroute via een verbeterde

Vecht door het dorp zou blijven lopen. En dat ondanks f 14.650,- hogere kosten voor onteigeningen. Want Maarssen was in zijn streven om de Keulse Vaart door het hart van het dorp te houden bereid zeer ver te gaan. Alle huizen op de Schippersgracht, inbegrepen de Prins ter Paard, de Vechtbrug, Logement de Eenhoorn, Huis ter Meer en de villa's Hazenburg en Vechtzicht op de Binnenweg was men bereid te onteigenen en slopen om het Maarssense plan maar te kunnen verwezenlijken.

Op 2 april 1884 nam de Tweede Kamer het initiatief-wetsontwerp van Rutgers van Rozenburg aan, en op 24 april deed de Eerste Kamer hetzelfde. Het wanhoopsaanbod van Maarssen was gelukkig niet aanvaard.

Vertraagde oplevering van het Merwedekanaal

De minister had in 1881 toegezegd dat het Merwedekanaal in 4 jaar klaar zou zijn. Maar het werk verliep in werkelijkheid veel langzamer, vooral in de periode van juli 1887 tot april 1888, toen Bastert minister was van Waterstaat, Handel en Nijverheid; als man van de Vechtstreek voelde hij weinig sympathie voor het gewijzigde tracé. Pas minister Havelaar, uit het kabinet Mackay, dat in 1888 optrad, wist schot in de uitvoering van deze werkzaamheden te brengen. Op 1 augustus 1891 kon het kanaalvak Amsterdam-Nigtevecht voor de scheepvaart worden opengesteld, op 4 augustus 1892 het hele stuk van Amsterdam tot Vreeswijk en op 1 mei 1893 tenslotte het kanaal tussen de Lek en de Merwede, van Vianen naar Gorinchem. De aanleg van het Merwedekanaal had uiteindelijk 12 jaar gekost en ruim 20 miljoen in plaats van de begrote 12 miljoen.

Rust op de Vecht

Voor de Vecht had de opening van het Merwedekanaal grote consequenties. De rivier was niet langer de voornaamste verkeersweg van Keulen via Utrecht naar Amsterdam.

Ook voor het regionale verkeer en vervoer had de Vecht inmiddels veel van zijn vroegere functie verloren. Het vervoer per boot legde het meer en meer af tegen het reizen per trein. Het rendement van de stoombargemaatschappijen liep sterk terug. Ze probeerden vervolgens nog door het aanvragen van subsidies bij de diverse overheden hun bestaan te rekken, maar met niet al te veel succes. Als vermoedelijk een van de laatste werd de dienst van de passagiersboot tussen Utrecht en Vreeland in 1916 gestaakt.

De vrachtaart van en naar de Vechtdorpen hield het wat langer vol.

De Vecht was toen echter hoe dan ook nog slechts een rivier van regionale betekenis. Haar gloriejaren leken voorbij.

Totdat de recreanten haar herontdekten.

Oud Aa 37
Breukelen

Dr A. A. Manten