

Tijdschrift voor geschiedenis van stad en provincie Utrecht • 88^e jaargang • juni 2015 • losse verkoop € 6,00

Oud Utrecht 3

hart voor historie en cultureel erfgoed in de provincie Utrecht



Themanummer
Water

museum  Catharijneconvent Utrecht



het geheim
van de middeleeuwen in gouddraad & zijde

10 april - 16 augustus 2015

GRESNIGT
&
VAN KIPPERSLUIJS
Advocaten

Gresnigt & Van Kippersluis Advocaten is een advocatenkantoor met vestigingen in Utrecht, IJsselstein, Woerden en Deventer.

De juridische dienstverlening kenmerkt zich door een gedegen aanpak en een persoonlijke benadering. Op deze wijze is Gresnigt & Van Kippersluis Advocaten al meer dan vijftig jaar met recht een goede partner.

Voor meer informatie: mr J.J. Degenaar, Biltstraat 97, Utrecht (030 - 231 66 31) of www.gvk-advocaten.nl

Nu verkrijgbaar:
Het jubileumboek van het Utrechts Monumenten Fonds



Ingmar Heytze is in de wereld van Utrechtse monumenten gedoken. Dat inspireerde hem tot een reeks nieuwe gedichten en poëtische verhalen over en van bewoners van de panden van het UMF, uit het verre en recente verleden en heden. Met prachtige foto's van Daan Verschuur.



Verrijgbaar voor € 17,50 bij het UMF, Lange Nieuwstraat 53

De kracht in vellen offset

 **Roto Smeets**

Een bedrijf dat vecht voor de successen van zijn opdrachtgevers. Roto Smeets GrafiServices is gespecialiseerd in vellen offset en bedient zijn nationale en internationale opdrachtgevers vanuit twee locaties. Van advies tot persoonlijke begeleiding van pre-media, nabewerking, pre-distributie tot distributie.
Strong, sharp, safe & fast.

GrafiServices

Utrecht
T 030 - 282 28 22

Eindhoven
T 040 - 250 50 00

www.rsgrafiservices.nl
rsgrafiservices@rotosmeets.com

Roto Smeets GrafiServices is onderdeel van Roto Smeets Group.

 **VAN ZOELLEN**
AANNEMERSBEDRIJF

Uw aannemer:

- flexibele organisatie
- uitstekende prijs/kwaliteit verhouding
- tevreden klanten bepalen ons succes
- wij doen wat we zeggen
- grote betrokkenheid bij klant en project
- wij maken bouwen voor de opdrachtgever tot een feest

Meer weten? Bezoek onze website www.vanzoelen.nl

aannemersbedrijf van Zoelen bv
Nevadadreef 58, Utrecht
tel 030 - 263 11 11

Inhoud

60

Ton Burgers

Utrecht en het gevaar van de Lek

66

Dick Goosen

'Voert water aan in frisse, heldre stromen!'

De strijd tegen vervuiling van het water in de stad

70

Luuc Mur

De plassen en meren ten noorden van Utrecht

76

Fred Vogelzang

Stedelijke aanvaringen

Economische treiterijen tussen Utrecht en IJsselstein

Op de vuist 3

80

Herre Wynia

Pompeii aan de Rijn

Bijzondere Utrechtse scheepsvondsten

88

Hans Buiter

Het Merwedekanaal, de vaarweg

die aan zijn succes ten onder ging

94

Dick Goosen

Fameus of afkeurenswaardig?

Een korte geschiedenis van de Utrechtse stadspompen

100

Bert Appeldoorn

Triton, Viking en Orca, roeien in Utrecht

105

Adriaan Haartsen

De sprengen van de Utrechtse Heuvelrug

108

Cisca de Ruiter

Drijvende herinneringen

Woonschepen op Utrechts water

111

Agenda

Dick Goosen

Waterpret:

65 De watertram

70 In de teil

75 Recreatie aan het kanaal

99 Visschen

107 Autovaren

Utrecht en het water

De grote variëteit aan landschappen in de provincie Utrecht vinden we niet alleen terug in het aanzien van het land, maar ook in de 7 procent van het oppervlak dat uit water bestaat. In het westen en noordwesten liggen de plassen en polders van Het Groene Hart. Utrecht-stad kent een ingewikkeld netwerk van grachten, singels, vaarten en kanalen. Dwars door de provincie lopen het Merwedekanaal / Amsterdam-Rijnkanaal en de ketting van omsingelde forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De zuidgrens valt grotendeels samen met grote rivier de Lek, terwijl de provincie in het noorden met een kustlijn van nog geen 10 kilometer begrensd wordt door het Eemmeer (en honderd jaar geleden nog aan open zee lag!). Kleinere rivieren als de Vecht, de Eem en de Kromme Rijn lopen door sterk onderscheiden landschappen. Op de Utrechtse Heuvelrug is vooral het ondergrondse (leiding) water van belang; bovengronds vinden we er vijvers, watersingels en sprengbeken als onderdeel van fraaie buitenplaatsen. Door de provincie verspreid treffen we plassen aan ontstaan door veen- en zandwinning en nu in veel gevallen ingericht als recreatiegebied. Iets van die grote verscheidenheid aan historische waterlandschappen is terug te vinden in dit themanummer over Utrecht en het water. Hun (letterlijke en figuurlijke) aanzien werd meestal bepaald door hun hoofdfunctie: als verkeersader, industrieroute, verdedigingswerk, afwatering, drinkwatervoorziening, woonlocatie, landschapsverfraaiing of recreatiegebied. Zoals uit verschillende artikelen in dit nummer blijkt, is met het veranderen van de hoofdfunctie ook het aanzien van die wateren veranderd. De geschiedenis van het Utrechtse water omvat meer. De spectaculaire scheepsvondsten maken duidelijk dat voormalige rivierbeddingen rijke archeologische vindplaatsen kunnen zijn. Water als bron van leven en oorzaak van dood is het onderwerp van de bijdragen over het Utrechts drink- en afvalwater. En dat het beteugelen van de kracht van het water een kwestie is van mensenwerk, loopt als een rode draad door alle artikelen heen.

De redactie

□ OMSLAG: HET MERWEDEKANAAL GEZIEN VANUIT HET NOORDWESTEN; RECHTSONDER HET AMSTERDAM-RIJNKANAAL EN DE NOORD-LIJKE PUNT VAN OOG IN AL, IN HET MIDDEN DE SPINOZABRUG EN DAARBOVEN DE MUNTSLUIZEN UIT 1885 EN 1904 | PDFOTO
LUCHTFOTOGRAFIE PAUL DEELMAN



Overstromingen van rivieren vormden in de 18e en 19e eeuw een groot probleem. In Utrecht bestond er vooral vrees voor overstromen van het Pannerdensch Kanaal en bezwijken van de Noorder Lekdijk. Toch was het in 1855 een andere dijkdoorbraak die het laaggelegen, meest oostelijke deel van de provincie onder water zette.¹

¹ 'Kaart tot aanduiding van Hollands en Utrechts watergevaar vanwegens het afkomend bovenwater op de Lek', volgens Cornelis Velsen, 1749.

□ NATIONAAL ARCHIEF

Utrecht en het gevaar van de Lek

'Uit het bevorens genoteerde, meen ik dat klaar en duidelijk blijkt, dat door het zoo zeer verwydde en verdiepte Pandersche Kanaal [...] by continuatie al meer en meer water in de Lecq word gebracht, 't welk van dat gevolg zal zyn, (dog dat God gelieve te verhoeden) dat het beste gedeelte van Holland en Utrecht door het Lecqwater zal worden overstelpt en 't eene gedeelte voor, en 't andere na, zal ten gronde gaan [...].'²

Dit citaat komt uit het in 1751 door een onbekende auteur gepubliceerde boekje *Hollands en Utrechts Ondergang Naby, door het Pandersche Canaal*. Het toont ons meteen

het probleem van de grote rivieren in de 18e en 19e eeuw. Het rivierengebied leefde in een constante vrees voor overstromingen. Dat gold ook voor Utrecht. Het zou zelfs zo erg kunnen worden als de Sint Elisabethsvloed uit 1421, waarbij de gehele Zuid-Hollandse Waard verdrong en de Biesbosch ontstond. En vanuit Utrechts perspectief was het Pannerdensch Kanaal de boosdoener.

Riviersplitsingen

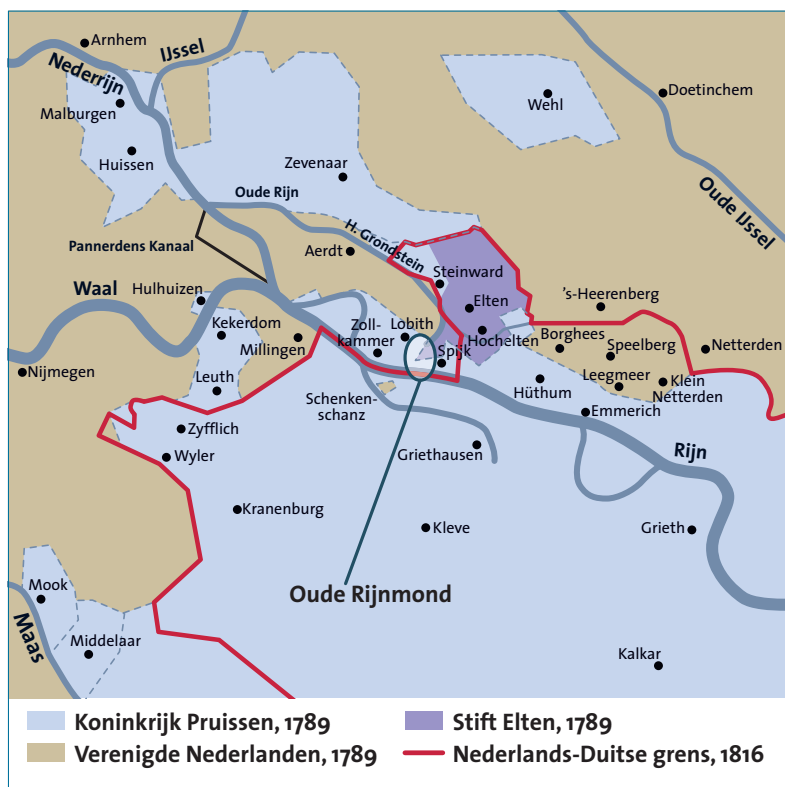
Kort voorbij het punt dat de Rijn ons land binnenstroomt, splitst de rivier zich in tweeën: de Waal stroomt west-

waarts, de Nederrijn gaat naar het noordwesten. De laatste splitst zich nogmaals bij Westervoort. Bij de zogenaamde IJsselkop buigt de Rijn of Nederrijn westwaarts af, en de IJssel noordoost. Op Utrechts grondgebied, namelijk bij Wijk bij Duurstede, verandert de naam van de Rijn of Nederrijn in Lek. Rijn en Lek waren oorspronkelijk twee gescheiden rivieren. De Rijn liep door naar de stad Utrecht en stroomde langs Alphen aan den Rijn bij Katwijk in zee. Deze Rijn vormde de noordelijke grens van het Romeinse rijk, de *limes*. Maar de Rijn werd in de vroege Middeleeuwen afgedamd bij Wijk bij Duurstede en er werd een verbinding gemaakt met de Lek, zodat daarna al het water van de Rijn door de Lek naar zee stroomde. De Nederrijn/Lek is sinds die tijd dus één rivier; er is alleen verschil in naam. Die rivier vormt de zuidgrens van de provincie Utrecht (afbeelding 1).

Grebbedijk

De bedijking is in Nederland in de 12e eeuw aangelegd, vanuit het westen naar boven (boven en beneden, links en rechts zijn riviertermen gekoppeld aan de stroomrichting). De Nederrijn wordt aan de noordkant eerst ingeperkt door de hoge gronden van de Veluwe (tussen Arnhem en Wageningen), dan krijgen we de Grebbedijk tussen Wageningen en de Grebbeberg bij Rhenen, daarna krijgen we de hoge gronden van de Utrechtse Heuvelrug en beneden Amerongen is er weer een dijk die doorloopt tot Krimpen aan de Lek. De oostgrens van de provincie Utrecht begint halverwege de Grebbedijk en de westgrens ligt net boven Schoonhoven.

De Grebbedijk vormt een risico voor Utrecht, want achter die dijk ligt de Gelderse Vallei, een laaggelegen gebied dat via de Eem in de voormalige Zuiderzee uitkomt. Beneden Amerongen begint de Noorder Lekdijk Bovendams. Die dijk loopt tot IJsselstein, waar een nauwelijks meer als zodanig te herkennen dam ligt die de Hollandse IJssel scheidt van de Lek. Daarna volgt de Noorder Lekdijk Benedendams die doorloopt door tot Schoonhoven. Deze beide dijken (in rood gemarkeerd op afbeelding 1) - maar vooral de eerste, de Noorder Lekdijk Bovendams - waren berucht in de 18e en 19e eeuw. Ze werden beheerd door respectievelijk het College van den Noorder Lekdijk Bovendams en het College van den Noorder Lekdijk Benedendams.



2 De situatie van de Oude Rijn en het Pannerdens Kanaal en de grensveranderingen bij Lobith tussen 1789 en 1816.

□ I. HANTSCH, ATLAS ZUR GESCHICHTE DES NIEDERRHEINS, 1999

Slappe ondergrond

Waarom waren deze dijken berucht? Dat was in de eerste plaats omdat ze zwak waren, gebouwd op 'derrieachtig' staal, dat wil zeggen op een slappe ondergrond. Ze konden gemakkelijk bezwijken, er zaten tal van stukken bij met wat men toen noemde 'zinkdijken', dijken die bij hoogwater in de ondergrond wegzinken, doordat de dijk of de fundering daarvan wordt uitgehold door doorsijpelend water.



3 De overlaat in de Oude Rijnmond bij Lobith/Tolkamer in 1926. Deze overlaat werd pas in 1959 definitief gesloten. Eerder was dat niet mogelijk als gevolg van verdragen met Pruisen, later Duitsland.

□ RIJKSWATERSTAAT



4 Chr. Schüller, *Gezicht op Culemborg en de Lek vanuit het noordwesten*, 1861.

□ GELDERS ARCHIEF

De tweede reden was dat deze dijk het welvarendste en meest vitale deel van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden beschermde, namelijk het Utrechtse en Hollandse veenweidegebied tot Amsterdam, Leiden en Delft. Dat gebied ligt erg laag, er zijn diep gelegen droogmakerijen en er zijn geen secundaire dijken die het gebied in compartimenten verdeelt, zoals elders in Nederland soms wel het geval is (bijvoorbeeld de Diefdijk).

Tussen 1701 en 1708 was het Pannerdensch Kanaal gegraven als een verkorting van de Nederrijn bij Zevenaar. Die verkorting was tot stand gekomen na veel geharrewar tussen Gelderland, Overijssel, Utrecht en Holland. De Nederrijn - die vóór 1708 begon bij Lobith - kreeg veel te weinig water en dat was een probleem voor de scheepvaart naar handelssteden als Utrecht, Amsterdam, Deventer en Kampen. Maar toen het Pannerdensch Kanaal er eenmaal was, in 1708, werd de mond van de Oude Rijn niet gesloten. Deze lag namelijk op Pruisisch grondgebied.³ Pruisen wenste de Oude Rijnmond bij Lobith open te houden om er zeker van te zijn dat het water bij hoge rivierstanden voldoende zou afvloeien (afbeeldingen 2 en 3). Rivieren hebben sterk fluctuerende afvoeren en dat is bij de Rijn ook zo. Toen het Pannerdensch Kanaal eenmaal gegraven was en er een aantal hoge rivierafvoeren waren geweest met overstromingen als gevolg, werd men in Utrecht en Holland bang dat de Lek veel te veel water toegevoerd zou krijgen. Immers twee takken voeren dubbel zoveel water aan en dat kan de rivier de Lek helemaal niet aan - althans zo dacht men. En vooral niet, omdat de Noorder Lekdijk zwak is en het gebied erachter rijk en kwetsbaar.

'Bedorven rivieren'

Cornelis Velsen, amanuensis en invloedrijk waterbouwkundige van het Hoogheemraadschap Rijnland, schrijft in zijn *Rivierkundige Verhandeling* uit 1749 dat de Noorder Lekdijken in geen geval mogen doorbreken. In geval van gevaar moet de Zuider Lekdijk breken en de Alblasser-

waard onderstromen: '[...] want als het zo spant, dat het aan een van beide de zyden moet doorbreken, zo is het oneindig ver het beste, dat aan den Alblasserwaard dat ongeluk overkomt, overmits de Luiden aldaar, wanneer ze wat op hun hoeden zyn, zig nog op hooge plaatsen in Kerken en diergelyke [...] met haar Vee zouden kunnen bergen.' Aan de Utrechtse kant, noordelijk van de Lek, zou bij dijkbreuk een district van 'Tweemaal Honderdduizend Morgens' (180.000 hectare) - het Groene Hart van Holland - onderstromen. Daar zou het voor vele duizenden mensen onmogelijk zijn om ook maar één veilige plek te vinden, om met het vee te kunnen schuilen.

Het gevaar was ook daarom zo groot, omdat de rivieren in slechte conditie waren - men sprak van 'bedorven rivieren' - en omdat ze veelvuldig bevroren. De rivieren waren ondiep en overal lagen zandbanken en platen (afbeelding 4). Ijs werd gemakkelijk gevormd in de ondiepe en met poothout begroeide delen van de rivier en als het ijs dan opbrak bij de dooi, kwam het in grote schollen de rivier af. Vervolgens stuitte het op nog vastzittend ijs, of het liep in de ondiepe delen aan de grond, waardoor ijsdammen ontstonden die het water opstuwden. Het opgestuwde water stroomde daarna over de dijk of doorweekte de dijken zodanig dat er doorbraken ontstonden. Dat was met de Noorder Lekdijk gebeurd in 1624 bij 't Waal en het water liep toen langs en door de stad Utrecht naar Amsterdam.

Het gevaar afwenden

De veiligheid van de Noorder Lekdijk was al de hele 18e eeuw hét onderwerp van de Hollandse (lees Rijnlandse) waterbouwkundigen. Om doorbreken van die dijk te voorkomen, kwam Jan Blanken in 1803 - ten tijde van de Bataafse Republiek - zelfs met het plan om bij hoogwater de Zuider Lekdijk door te steken. Dat zou dan moeten gebeuren boven en beneden Culemborg. Hij wilde daartoe zelf positie nemen in Vreeswijk aan de Vaart (de Utrechtse kant), om middels seinen vanaf de kerktoeren aldaar, aan zijn ondergeschikten aan de overkant (in Vianen) door te geven, dat de dijken moesten worden doorgegraven (afbeelding 5). De dijkwerkers bij Culemborg zouden worden beschermd door gewapende infanteristen om molest te voorkomen. Eind 1808, toen het er weer om spande,



5 *Gezicht over de Lek op het dorp Vreeswijk door Jan de Beijer, 1744.*

□ TEKENING COLLECTIE RIJKSMUSEUM

kreeg Blanken hiervoor de toestemming van koning Lodewijk Napoleon. Doordat, in januari 1809, de dijken in het bovenrivierengebied eerder braken, werd de Lek ontlast en was zijn plan zinloos geworden. De overstromingen die daarop volgden, waren rampzalig voor de Betuwe, de Tielerwaard, de Vijfherenlanden en de Alblasserwaard. Bijna 300 mensen verloren het leven (afbeelding 6).

6 *Reinier Vinckles: Het gevaar waarin koning Lodewijk Napoleon zich bevond, op de Dalemsche dijk bij Gorcum, door het opkruien van de ijschotsen in januari 1809. Links de Merwede, op de achtergrond Gorcum.*

□ COLLECTIE RIJKSMUSEUM



Elf jaar later, in 1820, was er weer een grote overstroming, waarbij bijna hetzelfde gebied getroffen werd. Koning Willem I benoemde een zware commissie om hem te adviseren hoe de desastreuze overstromingen te vermijden. Ook deze commissie besteedde veel aandacht aan de Noorder Lekdijk. Dit tot ergernis van Gelderland dat veel meer te lijden had van overstromingen. De commissie adviseerde vooral rivierafleidingen, teneinde het water te verspreiden over verschillende rivieren. Zo moest de overlaat in de Oude Rijnmond bij Lobith worden vervangen door een afleiding door de Lijmers, waarmee, bij hoogwater, een deel van het Rijnwater rechtstreeks naar de IJssel zou kunnen vloeien, om zo de Lek te ontlasten. Ze adviseerde ook een afleiding van Lekwater naar het zuiden, door de Betuwe naar de Waal. Daartoe moesten elf



7 De ramp van maart 1855 na het doorbreken van de Grebbedijk tussen Wageningen en Rhenen; hier Veenendaal vanaf de Klomp gezien.

□ GELDERLAND BIBLIOTHEEK, ARNHEM

worden dan de Zuider Lekdijk. Met als gunstig gevolg voor Utrecht en Rijnland dat de Zuider Lekdijk eerder zou overstromen en breken dan de Noorder Lekdijk.

kapitale sluizen worden gebouwd in de Zuider Lekdijk bij Culemborg. En - optioneel - nog een afleiding aan de Grebbe, om water uit de Nederrijn door de Gelderse Vallei naar de Zuiderzee te voeren. Ook moest de Noorder Lekdijk worden versterkt zodat die een halve meter hoger zou

Overstroming 1855

Ondanks alle zorgen is de Noorder Lekdijk na 1624 slechts eenmaal doorgebroken, namelijk in 1747 beneden Wijk bij Duurstede. Die doorbraak had beperkte gevolgen. Utrecht is daarmee grotendeels gespaard gebleven voor overstromingen. Maar dat geldt niet voor het oostelijk deel van de provincie. Want in maart 1855 brak de Grebbedijk tussen Wageningen en Rhenen. Daarmee stroomde het water naar Veenendaal en vervolgens liep de hele Gelders Vallei onder tot in de lage delen van Amersfoort (afbeelding 7). Zo'n overstroming was in 144 jaar niet meer voorgevallen. In Veenendaal stond 4,5 meter water en er verdronken 16 mensen. Koning Willem III bezocht het dorp op 7 maart en reisde daarna door naar Arnhem en de Lijmers. De Veenendaalse bevolking werd geëvacueerd en 418 'noodlijdende personen' werden ondergebracht in de Geertekerk in Utrecht, mannen en vrouwen gescheiden (afbeelding 8). In april keerde ze terug, nadat hun huizen enigszins bewoonbaar waren gemaakt. Veel huizen waren echter zwaar beschadigd, want water en ijs zijn desastreuus voor slecht gebouwde huizen.



8 De Sint Geertekerk te Utrecht met de uit de overstroming geredde inwoners van Veenendaal in 1855.

□ GELDERLAND BIBLIOTHEEK, ARNHEM

Normalisering rivieren

Net toen in 1848 een nieuwe democratie ontstond, kwam er in 1850 een nieuwe rivierkunde, beide te danken aan Thorbecke, want die was in 1849 minister van Binnenlandse Zaken en Waterstaat geworden. Dat betekende een fundamentele wijziging in het rivierenbeleid. In dat jaar

verscheen het rapport van de inspecteurs van de waterstaat (Ferrand en Van der Kun), waarin zij aankondigden dat het gedaan was met het beleid van rivierafleidingen en de verspreiding van water. De ‘bedorven’ rivieren zouden worden versmald, met als gevolg dat ze dieper zouden worden. Een diepe rivier bevriest minder snel en is veel geschikter voor het afvoeren van grote hoeveelheden water en ijs. Om de rivieren smaller te maken, bouwden men kribben, eilanden werden vastgemaakt aan de oever. IJsschotsen zouden veel minder vastlopen op ondiepe plaatsen. Tussen de kribben lag het diepe zomerbed, waar de rivier zijn grootste afvoer heeft, en de uiterwaarden vormen een duidelijk gedefinieerd winterbed, waarin de hoge waterstanden kunnen worden opgevangen. Dit proces van normaliseren heeft 80 jaar geduurd, ongeveer tot 1930. Ook kreeg in die periode iedere rivier zijn eigen uitweg naar zee: de Nieuwe Merwede, de Nieuwe Waterweg, de Bergsche Maas en nieuwe IJsselmondingen werden gegraven. Ondanks zijn slappe ondergrond werd de Noorder Lekdijk versterkt. In 1900 had die dijk een profiel met dubbel zoveel grond als honderd jaar daarvoor.

Beperkte schade

Rivieroverstromingen vormden een groot probleem in de 18e en 19e eeuw. Gelderland had daarvan het meeste te lijden, maar de angst voor het Utrechtse en Hollandse poldergebied was groot. Het beleid in de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden, de Bataafse Republiek, het Koninkrijk Holland en daarna het Koninkrijk der Nederlanden was zeer Rijnlands-gericht. Men was het meest bevreesd voor de op Utrechts grondgebied gelegen Noorder Lekdijk, maar ironisch genoeg is die dijk slechts een enkele keer bezweken.

Noten

- 1 Dit artikel is gebaseerd op: Ton Burgers, *Nederlands grote rivieren. Drie eeuwen strijd tegen overstromingen* (Utrecht, 2014). Alle afbeeldingen zijn uit het boek.
- 2 *Hollands en Utrechts Ondergang Naby* (1751) 43.
- 3 Dat was het gebied van het voormalige Hertogdom Kleef.



De Watertram bij het terras op de werf van de Raadskelder onder het Stadhuis tijdens een van de eerste vaarten van 'Lijn Zes' in september 1932.

□ FOTO FOTOPERSBUREAU UTRECHT | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

De Watertram

Tegenwoordig zijn de grachten en singels vergeven van de pleziervaartuigen, rondvaartboten, kano's, sloepen en waterfietsen. Voorheen echter maakten de noordwestelijke stadsbuitengracht en de Oudegracht deel uit van voor de stad belangrijke scheepvaartroutes en was er geen ruimte en interesse om vanuit een schip het stadsschoon te gaan bewonderen. Pas op Koninginnedag 1932 verscheen de eerste rondvaartboot op het Utrechtse water. Het *Utrechtsch Nieuwsblad*¹ deed verslag van de eerste vaart: 'De N.V. Reederij J.H. Bergman te Amsterdam heeft in samenwerking met de V.V.V. Utrecht een passagiersdienst geopend met de z.g. "Watertram" welke een geregelden dienst door onze mooie singels en typische grachten zal onderhouden. De watertram is een fraai en comfortabel motorjacht plaats biedende aan ruim vijftig personen. De boot maakt werkelijk den indruk een tramrijtuig te zijn, ze is voorzien van gemakkelijke banken, terwijl men door de breede ramen het uitzicht heeft naar buiten... De officiële tocht trok zeer de aandacht; met een matig gangetje sneed de boeg van de watertram, die men aanstonds "lijn zes"² doopte door 't water... Langs walkanten, balies en over brugleuningen stond men vaak rijen dik, om naar deze Utrechtsche nieuwheid te kijken...'

De Watertram vertrok ieder heel uur, tussen 10 uur 's ochtends en 5 uur 's middags, vanaf het Verkeershuis aan de Rijnkade en voer over de Catharijnesingel naar de Tolsteegbrug, vandaar over de Oudegracht naar de Bemuurde Weerd en via de Weerd- en Catharijnesingel terug naar het Verkeershuis. DG

Noten

- 1 *Utrechtsch Nieuwsblad*, 2 september 1932
- 2 De stad telde vijf officiële tramlijnen.

Een wasplaats bij een doorgang in de stadswal ter hoogte van het Zand in Wijk C, met links de Jacobitoren, 1800-1840.

□ TEKENING C. VAN HARDENBERGH | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL



In Utrecht was het water in de loop van de 19e eeuw door de toenemende bevolkingsdruk zo vervuild geraakt, dat duizenden stadgenoten het leven lieten tijdens buiktyfus- en cholera-epidemieën. Door gebrek aan wetenschappelijk inzicht en politieke wil leek er een onoplosbaar probleem te zijn ontstaan. Bij elkaar brengen van deskundigen en invoeren van nieuwe technologieën (waterleiding, tonnenstelsel en riolering) bleken uiteindelijk afdoende om de grootste bedreigingen het hoofd te bieden.

De kwaliteit van het oppervlaktewater is steeds een grote zorg voor het stadsbestuur geweest. Met tal van verordeningen en maatregelen is al sinds de Middeleeuwen gepoogd het water zo schoon mogelijk te houden. Langs de Oudegracht, de levensader van de stad, stonden veel bierbrouwerijen die schoon water voor hun bierproductie nodig hadden en een groot deel van de bevolking gebruikte oppervlaktewater als drink- en waswater. Vervuilende bedrijven werd gemaand om zich stroomafwaarts, in het noorden van de stad of in de Bemuurde Weerd, te vestigen. Deze maatregelen betroffen voornamelijk de visuele vervuiling; men had toentertijd nog geen idee van de chemische en biologische samenstelling van het water.

Via de Vaartsche Rijn kon bij Vreeswijk vers Lekwater ingelaten worden en via de Kromme Rijn bij Wijk bij Duurstede extra Rijnwater. Maar normaliter had de stad voldoende aan het water van de Kromme Rijn, schoon water afkomstig van de Utrechtse Heuvelrug. En als de sluizen bij de Bemuurde Weerd werden opengezet, was het water van alle Utrechtse grachten en singels binnen 24 uur geheel ververs.

Dat zag er natuurlijk volgens de toenmalige inzichten allemaal keurig uit, maar het aantal klachten van stroomafwaarts gelegen dorpen als Maarssen en Breukelen groeide gestaag. De Vecht was in de loop van de 19e eeuw 'het open riool' van Utrecht geworden door de toenemende bevolkingsdruk en de opkomende industrie. Veel rioleringen in de stad loosden hun met fecaliën vervuilde water rechtstreeks op het oppervlaktewater en ook de industrie droeg haar steentje bij. Nog in 1929 betoogde dr. Jan Smit in zijn rede bij

‘Voert water aan in frisse, heldre stromen!’

De strijd tegen vervuiling van het water in de stad

de aanvaarding van het ambt als lector in de microbiologie aan de Universiteit van Amsterdam: ‘dat Utrecht, het stoute stuk bestaat, een geheele rivier, de Vecht, met zijn afvalwater te vervuilen. Een onderzoek vanwege het Centraal Laboratorium aldaar heeft inder tijd uitgemaakt, dat het maximum der vervuiling eerst bij Maarssen optreedt en tot Breukelen gehandhaafd blijft, een feit waartegen deze gemeenten zich niet verweren kunnen.’

Een structurele oplossing is pas na de Tweede Wereldoorlog gevonden in de aanleg van een gesloten rioleringsysteem met een grote rioolwaterzuiveringsinstallatie aan het Zandpad. Het laatste lozingspunt op de Oudegracht is overigens pas in de jaren 90 van de vorige eeuw afgesloten.

‘Bronnen van bederf’

De kwaliteit van het oppervlaktewater, het grondwater en het opgepompte putwater kregen in de loop van de 19e eeuw volop de aandacht vanwege de grote cholera-epidemieën die de stad vanaf 1832 met enige regelmaat teisterden (zie tabel). Aanvankelijk had men geen idee wat de oorzaak was van het uitbreken van deze verschrikkelijke ziekte. Veel stadgenoten zagen er Gods straffende hand in, de wetenschap zocht ijverig naar meer aardse oorzaken en naar geneesmiddelen, maar cholera bleef voorlopig de ongrijpbare ziekte die aan minstens de helft van de lijdens het leven kostte.

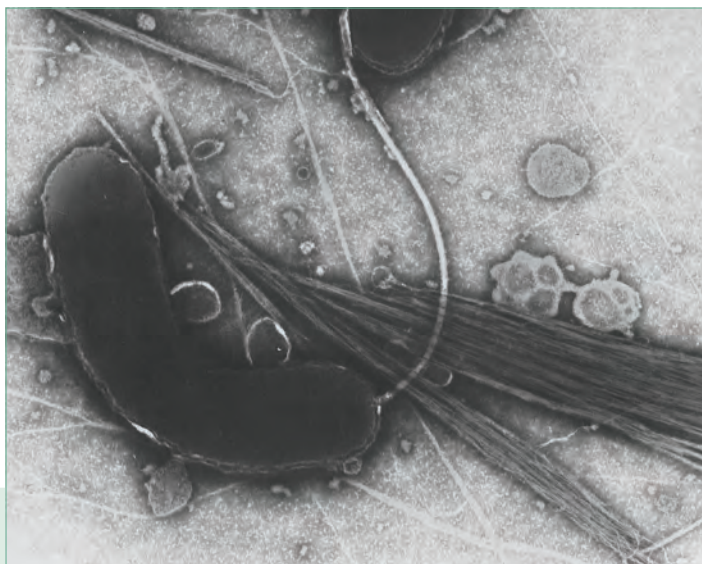
Een keerpunt in de zorg voor de volksgezondheid lag in 1855 toen de gemeenteraad de *Gezondheidscommissie der gemeente Utrecht* instelde. Sindsdien bestond er in de stad een gezelschap met vooraanstaande wetenschappers dat voortdurend pressie uitoefende op de stedelijke overheid om uitgebreidere maatregelen op het gebied van de openbare hygiëne te nemen. Tijdens de cholera-epidemie van 1866 sloot een aantal vooraanstaande artsen en wetenschappers zich op initiatief van de arts H. Snellen aan in de *Vereeniging tot Verbetering der Volksgezondheid te Utrecht*, die vaak in samenwerking met de Gezondheidscommissie onderzoek deed en advies uitbracht.

De kennis van de chemie was inmiddels zo ver gevorderd dat de samenstelling van het water wetenschappelijk secuur bepaald kon worden. Er zijn duizenden chemische analyses verricht door leden van de Commissie en de Vereeniging. Die vatten ze samen en becommentarieerden ze in rapporten waarmee ze de aandacht

De cholera in Utrecht

jaar	periode	patiënten	doden	% doden
1832	19 aug - 11 nov	709	297	41,9
1833	7 juli - 10 okt	331	191	57,7
1848 - 1849	24 okt - 24 okt	2815	1700	60,4
1853	15 okt - 17 nov	76	61	80,3
1854	19 sept - 30 nov	580	343	59,1
1855	25 aug - 12 dec	107	76	71
1856		3	2	66,6
1859	6 sept - 30 nov	415	294	70,8
1860		2	1	50
1866	4 apr - 11 nov	2453	1725	70,3
1868		?	5	
1869		3	?	
1870		3	?	
1871		5	?	
1872		2	1	50
1873		1	1	100
1875	6 jan - ?	36	28	77,8
1876		1	?	
1892	9 sept - 14 nov	47	35	74,5
1893	2 sept - 22 nov	7	-	0
1894	8 aug - ? okt	4	-	0
1909		1	-	0
totaal		7606	4755	62,5

BRON: P.D. 'T HART, UTRECHT EN DE CHOLERA 1832 - 1910 (ZUTPHEN 1990)



De veroorzaker van cholera onder de microscoop: de *vibrio cholera*-bacterie.

□ FOTO DARTMOUTH ELECTRON MICROSCOPE FACILITY | WIKIMEDIA COMMONS

van de politiek vroegen voor de rol die het drinkwater speelde bij volksgezondheid. Het beeld dat dr. J.W. Krecke op verzoek van de Vereeniging in 1876 schetste van de toestand van het drinkwater in de stad was bepaald somber: 'Grachtwater wordt niettegenstaande elk inwoner met de onzuiverheid daarvan bekend is, door duizenden menschen als drank of tot huishoudelijke diensten gebruikt. Sommige riolen zijn van eene zoo oude dagteekening, dat ze op eenige plaatsen onder de huizen doorloopen o.a. op de Voorstraat, de Mariastraat en het St. Jansveld. De meeste daarvan zijn van zeer poreuze steenen opgetrokken en laten dus een deel van hunnen inhoud in den bodem dringen. Maar niet alleen onder, ook boven den grond zijn er bronnen van bederf in ruime mate te vinden. Daartoe behoeft men slechts de hoofdstraten te verlaten en de achterbuurten en sloppen te bezoeken. Men vindt aldaar in de meeste wijken de bevolking dicht opeengedrongen in nauwe, ongezonde woningen, zonder behoorlijke bestrating. Waar in die buurten opene, niet bestrate pleintjes gevonden worden, ziet men maar al te dikwijls het walgelijke schouwspel van onreinheid, tengevolge van het opeenhoopen van allerlei vuil, grootere of kleinere mestvaalten, gepaard met uiterst gebrekkigen waterafvoer. [...] Waarlijk, wanneer wij dit alles bedenken, dan moeten wij ons verwonderen, dat men het welwater zoo-lang nog voor goed heeft gehouden.'

'Vibrionen, monaden en bacteriën'

Ondanks de wetenschappelijke vooruitgang was het rond 1865 absoluut nog niet duidelijk dat vervuild drinkwater cholera en buiktyfus veroorzaakte. De internationaal bekende geleerde prof. G.J. Mulder, sinds 1855 voorzitter van de Utrechtse Gezondheidscommissie, schreef in 1866 dat drinkwater onmogelijk schadelijk kon zijn als het 'helder, kleur- en reukloos' was. Wel wordt in verschillende rapporten over de voordelen van een drinkwaterleiding, uitgebracht in de jaren 70 van de 19e eeuw, melding gemaakt van 'microscopische wezentjes' in het drinkwater: 'deze vibrionen, monaden en bacteriën zijn zoo uiterst klein, dat hunne lengte niet meer dan $\frac{1}{2000}$ mm. bedraagt en er zijn minstens 8.000.000.000 dezer wezentjes noodig zijn, om 1 milligram te wegen.' Maar of zij mogelijk de veroorzakers waren van besmettelijke ziektes, kon nog niet worden



Cholerapatiënte: het beeld rechts toont haar vier uur voordat ze aan de ziekte zou bezwijken, rond 1850.

□ UIT HET ALBUM 'WALL PHOTOS' | THE COLLEGE OF PHYSICIANS OF PHILADELPHIA AND MÜTTER MUSEUM

vastgesteld. Toch leek het beter de wezentjes uit het water, dat via een drinkwaterleiding zou worden aangevoerd, te filtreren: ze konden niet echt gezond zijn. Eenvoudige filtratie door fijn wit zand zou niet afdoende zijn, want daar glipten de wezentjes vanwege hun geringe omvang zo door heen. Andere gemeenten experimenteerden met klaring van het water door toevoeging van ijzerchloride. Deze methode had met name in Rotterdam en Gouda uitstekende diensten bewezen.

In Utrecht is deze zuiveringsmethode echter nooit toegepast. Het water dat vanaf 1883 vanaf de Soesterheide als drinkwater werd aangevoerd, bleek zowel chemisch als biologisch van uitstekende kwaliteit te zijn. De discussie over een mogelijk biologische oorzaak van cholera en buiktyfus bleef voortduren totdat de Duitse medicus Robert Koch in 1883 de veroorzaker van de cholera vond: een bacterie die de naam *vibrio cholerae* kreeg; in 1903 vond hij tevens de veroorzaker van de buiktyfus: de *salmonella typhi*-bacterie. Het heeft daarna nog enige tijd geduurd voordat de wetenschappelijke wereld overtuigd was van Kochs gelijk.

'Water in frisse, heldre stromen!'

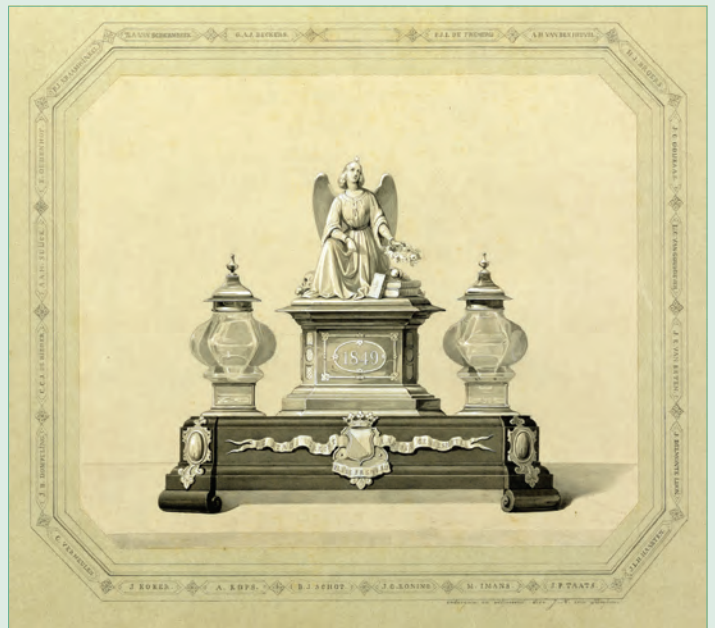
Het stadsbestuur was er, na de slopende cholera-epidemieën en de vele rapporten van Commissie en Vereeniging, ten langen leste toe overgegaan om adequate maatregelen te nemen. De eerste maat-

regel was in 1876 de invoering van het tonnenstelsel, ter verbetering van de opvang van fecaliën. In de 'geheime gemakken' werden goed afsluitbare tonnen geplaatst met daarin als ontsmettings- en ontgeuringsmiddel wat carbolzuur of ijzersulfaat. De tonnen zouden regelmatig worden vervangen door schone. Op deze manier hoefde er geen duur rioleringsstelsel te worden aangelegd! Het tonnenstelsel had nog meer voordelen: de uitwerpselen sijpelden niet meer vanuit de beerputten in de bodem en verontreinigden zo niet langer het grondwater. Ook het tonnenstelsel vertoonde echter lekken en in een aantal moeilijk bereikbare straten werden de tonnen niet vaak genoeg gewisseld. Het tonnenstelsel heeft een kleine vijftig jaar gefunctioneerd, terwijl in die periode nog steeds een belangrijk deel van de fecaliën rechtstreeks op het oppervlaktewater geloosd werd of terecht kwam in de vaak lekkende beerputten. Pas na de Tweede Wereldoorlog zou het rioleringsvraagstuk afdoende opgelost worden.

De tweede ingrijpende maatregel was de aanleg van een waterleiding vanaf 1881. De beroemde stadgenoot Nicolaas Beets (1814-1903) had hier in 1873 al met een smeekdicht toe opgeroepen: 'Voert water aan, voert water aan, in frisse, heldre stromen...!'. Sailant detail: toen de waterleiding tien jaar later in de stad begon te functioneren, waren er tal van mensen die weigerden om waterleidingbuizen in hun huis te laten aanleggen, die zouden immers bij vorst kunnen knappen en een overstroming veroorzaken. Eén van die weigeraars was, nota bene, Nicolaas Beets. Zijn huis in de Boothstraat zou pas in 1912, jaren na zijn dood, op de waterleiding worden aangesloten. In nieuwbouwwijken werden de huizen inmiddels standaard op de waterleiding aangesloten, in de oude stad gebeurde dat nog alleen op aanvraag.

Er was niet alleen weerstand tegen dat buizengedoe, sommige stadgenoten reageerden sowieso zeer afhoudend op de komst van leidingwater. Th. Haakma Wagenaar herinnerde zich de verhalen van zijn vader die rond 1900 stadsarmendokter was in de omgeving van de Rode Brug, een berucht volksbuurtje in die dagen. De bewoners aldaar beliefdten het leidingwater niet: 'Dat is geen water voor ons soort mensen, het smaakt niet en het water uit de Vecht is goed.' Een ander: 'Ik schep het water teuge de stroom op, laat het een poossie bezinke, kijk dan teuge het lich of er beessies inzitte, en als ik die niet zie, drink ik het op.'

Het was soms ook roeien tegen de stroom in! Maar intussen was het choleraspook wel getemd. In 1909 is de laatste cholera-patiënt in Utrecht geregistreerd en deze persoon overleefde de ziekte.



Tekening uit 1849 van een zilveren inktstandaard, door de stad Utrecht aangeboden aan 22 Utrechtse artsen en wetenschappers, als erkenning voor hun inzet tijdens de cholera-epidemie in 1848-1849. De inktstandaard is ontworpen en uitgevoerd door J.M. van Kempen.

□ HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

Bronnen

- HUA, Archief van de Gezondheidscommissies te Utrecht, toegang 713-3, inv.nr. 12: Jaarverslagen 1870-1885.
HUA, Archief van de Vereniging tot Verbetering der Volksgezondheid, toegang 713-6, inv.nr. 3-2: Verslagen uit de periode 1874-1901.
Hart, P.D. 't, *Utrecht en de Cholera 1832-1910* (Zutphen 1990).
Hulzen, A. van, *Utrecht bij gaslicht* (Den Haag 1980).
Krecke, F.W., *De toestand van het drinkwater te Utrecht* (Utrecht 1876).
Volkers, K., *Wandelen over de bierkaai* (Zaltbommel 2006).



Peuters vermaken zich met water op de binnenplaats van het klooster Genazzano, 1951.

□ FOTO M.A.J. VAN BOMMEL | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

In de teil

De Utrechtse fotograaf M.A.J. van Bommel maakte tussen 1950 en 1960 bijzondere straatfoto's en portretten, voornamelijk in Wijk C. Ze werden gepubliceerd in het nog bestaande tijdschrift *De Stad Gods* van de Zusters Augustinessen van St. Monica, die hun klooster *Genazzo* hebben aan de Waterstraat te Utrecht. De Zusters bestierden daar onder andere een kleuterschool en het instituut *Meisjesstad* aan de Oudegracht, voor de opvang van ongehuwde moeders. Op de binnenplaats van het klooster vermaken enkele peuters zich uitstekend met water uit de kraan en water in de teil: je hebt maar heel weinig nodig om plezier te maken... DG

Bron

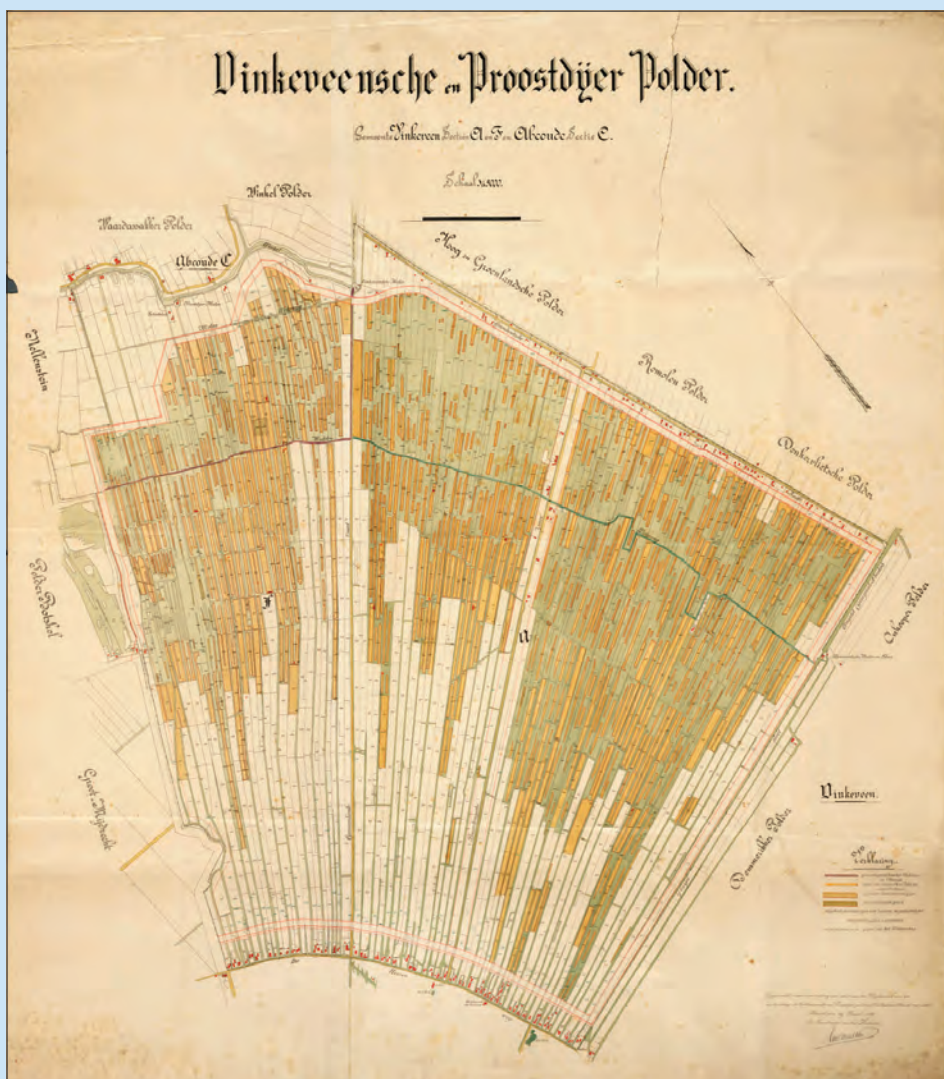
De Stad Gods, juli 1951; Archief Nederlands Volksbuurtmuseum.

Luuc Mur

Emeritus hoogleraar aquatische milieubiologie aan de Universiteit van Amsterdam en bestuurslid van de Vechtplassencommissie.

Vijfduizend jaar geleden ontstond in het noordelijk en noord-westelijk deel van de provincie een water- en moerasgebied waaruit zich in de loop der eeuwen het gebied van de Vechtplassen zou ontwikkelen. Het huidige aanzien is grotendeels door mensenhanden bepaald.

Ten noorden van Utrecht ligt een enorm complex van plassen en meren, het gebied van de Vechtplassen. In het gebied ligt nu nog maar één natuurlijk meer, het Naardermeer. Het andere natuurlijke meer, het Horstermeer, is in 1880 drooggemalen. Alle andere wateren, zoals de Loosdrechtse Plassen en de Vinkeveense Plassen zijn ontstaan door het turf winnen. Een aantal van de door turfwinning ontstane plassen is later weer drooggemalen. Bijna alle droog-



De ontvening van de Vinkeveense en Proosdijer polder is in volle gang (1889). Dit gebied wordt later de Vinkeveense Plassen.

□ ARCHIEF WATERSCHAP AMSTEL, GOOI EN VECHT

ker, daar vormde zich het riet- en bosveen. In het midden van de huidige gemeente Ronde Venen lag een groot gebied van mosveen. Dit gebied lag door de mosveenvorming meters hoger dan de omgeving en wordt ook wel aangeduid als koepelveen. Langs de randen lagen gebieden met rietveen en bosveen. Een groot rietveengebied lag in het oostelijke deel van de Ronde Venen en strekte zich uit tot de afzettingen van de Vecht. Aan de oostzijde van de Vecht lag een groot mosveengebied dat zich uitstrekte van de Vecht tot de hogere zandgronden. De rietveengebieden waren hier minder uitgestrekt.

Grote ontginning

Voor mensen was het uitgestrekte moerasgebied onbegaanbaar; ze woonden in

de hoge delen van de duinstreek en op de hogere oeverwallen langs de rivieren. Misschien werden de iets hogere delen van het veenlandschap gebruikt voor het laten grazen van vee. Omstreeks het jaar 1000 veranderde dat. Er ontstond behoefte aan meer agrarisch gebied en zowel de graven van Holland als de bisschop van Utrecht lieten hun oog vallen op het uitgestrekte veengebied van West-Nederland. Ook de drang om het territorium uit te breiden, speelde bij deze ontwikkeling een rol. In de driehonderd jaar daarna werd het grootste deel van het moerasareaal ontgonnen en omgezet in agrarisch gebied.

Het veen had in het meest westelijke deel van Utrecht een dikte van meer dan tien meter, in het oosten liep het veen uit op de hogere zandgronden van het Gooi en de Utrechtse Heuvelrug en waren de veenlagen veel dunner. Deze grote ontginning verliep goed geregisseerd. De ontginners sloten een contract of *cope* met de vertegenwoordigers van de graaf of de bisschop.

Na de ontginning konden zij als vrij man beschikken over een boerderij met een flink areaal aan grond.

De ontginners maakten efficiënt gebruik van de fysisch-geografische condities van het gebied. In de door mosveen gevormde koepelvenen groeven ze ontwateringsloten vanuit de veenriviertjes naar het hoogste punt van het koepelveen. De grote veenrug aan de oostzijde van de Vecht ontgonnen ze door het graven van lange sloten in de richting van de hoge zandgronden.

Moeilijker te ontginnen waren de gebieden waar nauwelijks hoogteverschillen aanwezig waren. Dit waren vooral de gebieden waar de Vecht en de Oude Rijn invloed op de vorming van het landschap hadden gehad. Hier werden grote blokken gevormd van steeds een aantal bedrijven met beschermde kades. In het gebied van Loosdrecht werden vanaf de randen sloten gegraven naar het laagste punt, in dit geval het veenriviertje de Drecht. De toen aangelegde ontwateringstructuur is nog altijd bijna ongeschonden aanwezig en is van grote cultuurhistorische waarde. De ontginning van het West-Nederlandse veengebied was een enorme klus. Na drie eeuwen was het landschap totaal gewijzigd, van een onbegaanbaar moerasgebied was het veranderd in een agrarisch landschap met lintdorpen.

Petgaten en legakkers

Enkele eeuwen hebben de boeren hier met wisselend succes hun bedrijf uitgeoefend. Hun grootste probleem was het zakken van het land waardoor de waterafvoer naar de riviertjes stagneerde en de landerijen bij regen onder water kwamen te staan. Door de introductie van de windwatermolen in de 15e eeuw konden ze dit probleem voorlopig oplossen. In de loop van de 16e eeuw ontstond de grootschalige aanpak van de turfproductie. Dit proces zou het veengebied opnieuw totaal van karakter doen veranderen.

Reeds vanaf de ontginning gebruikten de bevolking gedroogd veen als brandstof. Dit werd gestoken en gedroogd. In de 16e eeuw veranderde dit. De steden groeiden, de huishoudens en de industrie, zoals de bierbrouwerijen vroegen om brandstof. Hout was er onvoldoende en de vraag naar turf groeide. In die zelfde periode ontstond de natte vervening of het slagturven. Mogelijk is dit proces afkomstig uit East Anglia, het veengebied in Oost-Engeland. Bij het slagturven wordt het veen opgebaggerd, vermengd



Waverveen, eerst door de Fransen ernstig vernield, dreigt te verdwijnen in de golven. Ets van Anna Catharina Brouwer (werkzaam ca. 1793-1795) in ovaal, met vierregelig lofdicht.

□ HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

met water en over een akker uitgespreid. Hier wordt het gedroogd en gestoken, zodat na enkele maanden het veld met turf kan worden opgebroken en de turf vervoerd kan worden naar de steden. In eerste instantie werd het veen opgebaggerd uit de sloten en op de oevers gedroogd. Vanuit de oude ontginningsstructuur van sloten ontstond een structuur van pet- of trekgraten, waar gebaggerd werd, en legakkers, waar de bagger gedroogd werd. De petgraten werden steeds breder, de legakkers steeds smaller. Was de oude ontginningsstructuur vroeger te herkennen aan de loop van de relatief smalle sloten, na de vervening waren de petgraten breed en gaven alleen de smalle legakkers nog aan hoe de oorspronkelijke ontginning gelopen had.

Dreiging van de waterwolf

Lang niet al het veen dat in de duizenden jaren ervoor was gevormd, was geschikt

om turf van te maken. Zowel de huishoudens als de industrie werkten nog veel met open vuren. Rook was een probleem. Rook kon neerslaan op het bier, maar gaf ook problemen bij de zilversmeden en in de huizen. De turf geproduceerd uit mosveen was het meest geschikt, omdat die de minste rook gaf bij het verbranden. Deze veensoort was

te vinden in de venen ten oosten van de Vecht en in het midden van het koepelveen van de Ronde Venen. In de 17e en 18e eeuw werden hier dan ook enorme hoeveelheden turf geproduceerd. De petgraten werden steeds breder en de legakkers steeds smaller, steeds meer land verdween. De turfbazen werden rijk, maar het agrarisch gebied verdween en de bevolking verloor daarmee haar belangrijkste bron van inkomsten. Vroeger welvarende dorpen verarmden. Zo was van Waverveen, in de 16e eeuw nog een belangrijk dorp met een belangrijk achterland, in de 19e eeuw weinig meer over. De verbreding van de petgraten leidde tot nog een ander probleem. De smalle legakkers werden bij storm weggeslagen waardoor een open wateroppervlak ontstond met een steeds gevaarlijker golfslag. De plassen werden groter en groter, de waterwolf sloeg toe. In de westelijke Vechtstreek ontstond zo een groot plassencomplex rondom het dorp Mijdrecht. Het gevaar dat deze plas via de Legmeer één geheel zou gaan vormen met de Haarlemmermeer was niet ondenkbeeldig. In 1798 bekrachtigden de Staten van Utrecht een octrooi om de plas ten westen van Mijdrecht in te polderen. Niet alleen de dreiging van de waterwolf speelde hierbij een belangrijke rol, maar ook de vergelijking met de succesvolle inpoldering van de Beemster die goede agrarische grond had opgeleverd. De aanleg van deze polder kwam echter moeizaam van de grond; pas

Ontginning van de Ster bij Loosdrecht. De sloten werden gegraven naar het laagste punt, het veenriviertje de Drecht.

□ FOTO PAUL DEELMAN, ARCHIEF VECHTPLASSENCOMMISSIE



in 1852 was de polder droog. Daarna volgden snel de andere plassen om Mijdrecht. In 1864 waren de polders om Mijdrecht gereed; de waterschappen kregen de benaming Eerste, Tweede en Derde Bedijking. In 1878 was ook het middelste deel van De Ronde Venen een droogmakerij geworden, de polder Groot Mijdrecht.

Vinkeveense en Loosdrechtse plassen

Met deze reeks inpolderingen was een groot deel van het oude mosveengebied omgezet in droogmakerijen. De vraag naar turf was echter nog altijd aanwezig. Nu de ovens en de kachels veel beter waren geworden, was de vraag naar zwaardere turf, die meer warmte gaf, sterk toegenomen. Turf geproduceerd van rietveen voldeed aan deze vraag en in 1887 werd een concessie voor negentig jaar afgegeven voor de vervening van de gebieden die bekend nu zijn als de Vinkeveense Plassen. Ook hier werd ervan uitgegaan dat deze plas later weer drooggemaakt zou worden. Meteen bij de vervening werd al een ringdijk aangelegd. Door de slechte ervaringen met de Polder Groot Mijdrecht en de opkomst van de recreatie zijn de Vinkeveense Plassen echter nooit werkelijk ingepolderd. Toen in de jaren 60 van de vorige eeuw zand nodig was voor de bouw van de Bijlmermeer is er veel zand gewonnen uit dit plassengebied, met als gevolg dat het middelste deel van de plassen nu 40 meter diep is. In de westelijke Vechtstreek is alleen de Botshol nog herkenbaar als een restant van de oude vervening. Dit is nu een belangrijk natuurgebied.

In de oostelijke Vechtstreek is het nauwelijks tot de inpoldering van de veenplassen gekomen. De bodem van de plassen bestond uit zand, wat nauwelijks interessant was voor agrarisch gebruik. Ook de grote toevoer van grondwater uit het Gooi en de Utrechtse Heuvelrug maakte de inpoldering onaantrekkelijk. Zo bleef dit deel van de Vechtstreek een aaneenschakeling van moerassen en plassen. Al vroeg in de 20e eeuw ontwikkelde zich de recreatie op de Loosdrechtse Plassen. De moerassen werden door de aanvoer van voedselarm grondwater belangrijke natuurgebieden met een rijke flora en fauna. Voor de drinkwatervoorziening van Amsterdam is het gebied van Loosdrecht nog altijd onmisbaar. Tegenwoordig drinkt een derde van de Amsterdamse bevolking water uit het gebied van de oostelijke Vechtplassen.



De Vinkeveense Plassen nu. Grote delen van de legakkers zijn wegeslagen door storm en wind. De laatste resten, in gebruik als recreatie-eilanden, geven de structuur nog aan van de ontginning van dit gebied duizend jaar geleden.

□ FOTO PAUL DEELMAN, ARCHIEF VECHTPLASSENCOMMISSIE



De oostelijke Vechtplassen. De omdijkte plas is een deel van de Loenderveense plas. Dit is het voorraadbekken voor het drinkwater voor Amsterdam.

□ FOTO PAUL DEELMAN, ARCHIEF VECHTPLASSENCOMMISSIE

Literatuur

- Bont, Chr. de, *Vergeten land; ontginning, bewoning en waterbeheer in de westnederlandse veengebieden (800-1350)* (Wageningen 2009).
- Bos, I., *Distal delta-plain successions, Architecture and lithofacies of organics and lake fills in the Holocene Rhine-Meuse delta plain, The Netherlands*. Diss. Universiteit Utrecht, 2010.
- Buitelaar, A.L.P., *De Stichtse ministerialiteit en de ontginningen in de Utrechtse vechtstreek* (Hilversum 1993).
- Gans, W. de, F. Bunnik en G. van Wirdum, 'Het Naardermeer: een bijzondere en complexe ontstaansgeschiedenis', in: *Grondboor en Hamer* 64 (2010) nr. 1, 2-12.
- Weijs, Wim, *Natuur en landschap van de Vechtstreek* (Zeist 2011).
- De Proosdijkoerier* 2011, nr. 1-4 (reeks artikelen over de droogmakerijen onder Mijdrecht).



Zonnende mensen langs het Amsterdam-Rijnkanaal, met op de achtergrond de Oudenrijnsebrug, 13 augustus 1966.

□ FOTO R. TROOST | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

Recreatie aan het kanaal

Zwemmen in het Amsterdam-Rijnkanaal was in de jaren 50 en 60 van de vorige eeuw bijzonder populair. Bij mooi weer zaten er duizenden mensen op de oevers, genietend van zon en water. Anton Geesink bijvoorbeeld ging in het voorjaar van 1964 als voorbereiding voor de Olympische Spelen in Tokio 's ochtends vroeg eerst een uur hardlopen, vervolgens trainen in zijn sportschool en dan op de fiets naar het kanaal om een 'uurtje te zwemmen'. Vaak ging hij er ook met zijn gezin te water en dan trok hij veel bekijks van zijn vele fans. Willem Mulder ging met zijn vrienden naar 'de Punt' bij Oog in Al, waar Amsterdam-Rijnkanaal en Merwedekanaal splitsen: 'daar lagen op zomerse dagen alle Vetkuiven en Sjorsklanten naast hun Kreidler- en Puch-brommers. Ze trokken met hun aanwezigheid de meiden naar de Punt en de jonge knapen die er graag bij hoorden. [...] Ik heb daar heel wat binken van de brug naar beneden zien springen. Wat ik wel heb meegemaakt is de stroming die ontstond als er een binnenvaartschip of transportboot langskwam. Sommige jongens zwommen naar zo'n boot toe en pakten dan een lift over een stuk kanaal en kwamen zo ook weer terug. Dat was uitermate gevaarlijk. Als je niet goed genoeg was met zwemmen werd je onder de boot getrokken naar de schroef.'

Eind jaren 60 is het zwemmen in het Amsterdam-Rijnkanaal verboden, toen het kanaal werd verbreed om het steeds drukker scheepvaartverkeer de ruimte te geven. DG

Bronnen

Het Utrechts Archief, Archief Anton Geesink, inv.nr. 1391.

Willem Mulder, *Utrecht van Toen - De wijk Utrecht in de jaren '50 en '60* (Utrecht 2014).

Gezicht op de IJsselpoort 1751. Dit was de plek waar de schuiten uit Utrecht IJsselstein bereikten. Tekening pen in grijspenseel in kleur, mogelijk door Paul van Liender.

□ HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL



Stedelijke aanvaringen

Economische treiterijen tussen Utrecht en IJsselstein

Midden 18e eeuw woedde er een conflict tussen Utrechtse en IJsselsteinse beurtschippers over de tolvrijheid die de laatsten genoten. De tolambtenaren en het Utrechtse stadsbestuur namen hun toevlucht tot bureaucratische maatregelen om de IJsselsteiners het leven zuur te maken.

Op 1 september 1756 stuurde het stadsbestuur van IJsselstein een brief op poten naar zijn tegenhanger in Utrecht. De maat was vol. Al de hele zomer werden IJsselsteinse beurtschippers onterecht aangehouden bij de Utrechtse stadspoorten en gedwongen tol te betalen. En dat terwijl de burgers van IJsselstein al sinds

mensenheugenis tolvrijheid genoten op de waterwegen naar en van Utrecht. Onlangs was zelfs een zending, bestaande uit een molensteen en bedoeld voor 's heerenkorenmolen op de wal van IJsselstein, tegengehouden. Nu zijn de toepassingsmogelijkheden van molenstenen vrij beperkt en, zo vonden de IJsselsteinse bur-

gemeesters, de tolgaarder had dus kunnen weten dat de steen ter vervanging van het versleten exemplaar van de molen bedoeld was. Die molen was eigendom van de barones van IJsselstein, Marie Louise van Hessen-Kassel, die lang als regent voor de nog minderjarige stadhouder optrad. Het was boven iedere twijfel verheven dat zij vrijstelling van tol had. Het was niet minder dan een zware belediging en men eiste een einde aan deze treiterijen. Waar kwam dit conflict vandaan en hoe liep het af?

De baronie IJsselstein

In het midden van de 16e eeuw was de baronie IJsselstein, bestaande uit de schoutambten van IJsselstein zelf, Benschop en Noord-Polsbroek, door Filips II als soeverein gebied erkend.

De toenmalige baron, Willem van Oranje, die het gebied via zijn vrouw Anna van Buren in handen had gekregen, was dus geen leenhulde verschuldigd aan de Staten van Holland of Utrecht, maar viel direct onder de Spaanse koning als heer van de Nederlanden.

Die speciale status had IJsselstein gemeen met enkele andere enclaves binnen de Nederlanden. Die bracht zowel voor- als nadelen met zich mee. Een nadeel was bijvoorbeeld dat er voor grof garen, geproduceerd op de lijnbanen net buiten IJsselstein, extra waaggeld verschuldigd was, als het werd ingevoerd in Holland, omdat IJsselstein gold als 'buitenland'. Door die toegevoegde belastingen was IJsselsteins touw duurder dan bijvoorbeeld touw uit Oudewater, dat net binnen de grenzen van Holland lag.

De voordelen van die status waren echter zeker niet te verwaarlozen. Zo was in de 17e eeuw een gewoonte ontstaan om mensen die elders wegens een misdrijf werden gezocht - tegen betaling uiteraard - onderdak te verlenen. Hoewel dit nooit op grote schaal werd toegepast - wie wil er tenslotte een stad vol geboefte - sprak dit erg tot de verbeelding en steden als Vianen, Culemborg en IJsselstein werden in de populaire pers van die dagen vaak afgeschilderd als piratennesten, waar oplichters die brave burgers elders een poot hadden uitgedraaid, rustig gingen leven van hun criminele inkomsten.

IJsselstein deed hier mondjesmaat aan mee. Dat was vooral te danken aan de Staten van Holland, die na de



Marie-Louise van Hessen Kassel, barones van IJsselstein.

□ PORTRET DOOR DIRK VAN HOOGBRATEN, 1756

dood van stadhouder Willem III tijdelijk het bestuur van de baronie hadden overgenomen. Zij stelden een Amsterdamse regent als drost aan en

Fred Vogelzang

Wetenschappelijk medewerker Nederlandse Kastelenstichting.

diens commerciële talent vertaalde zich al snel in een bloeiende handel in vrijgeleiden. Toen Marie Louise van Hessen-Kassel na de dood van haar man, stadhouder Johan Willem Friso, in 1711 het gezag van de Staten overnam en barones van IJsselstein werd, maakte ze hier snel een einde aan. Zij had zeker oog voor de economische mogelijkheden van de status aparte van IJsselstein, maar vulde die minder aanstootgevend in. Ze entameerde een politiek, waarbij belastingvoordelen IJsselstein aantrekkelijk maakten voor renteniers. Dat bracht veel geld in het laatje, want dit was een kapitaalcrachtige groep, die dure huizen huurde, lokaal personeel aannam en hun guldens bij de plaatselijke middenstand verteerde. Goede verbanden, met name met de steden in het



De Geinbrug over de Doorslag in Jutphaas, 1753. Op dit punt probeerden de IJsselsteinse vrachtoevers de wegtol te ontwijken door over het erf van een nabijgelegen boerderij te rijden.

□ TEKENING PIETER JAN VAN LIENDER | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL



De Tolsteegbrug en poort in 1744, rechts het bastion Manenburg. Bij deze brug werden de IJsselsteinse schepen aangehouden en 'zorgvuldig' gecontroleerd.

□ TEKENING (WATERVERF) JAN DE BEIJER | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

westen, waren een belangrijke voorwaarde en eindeloos oponthoud bij de tolbomen konden deze renteniers dan ook missen als kiespijn.

Economische crisis

De Republiek maakte in de 17e eeuw een grote economische groei door. Niet voor niets wordt deze periode de Gouden Eeuw genoemd. Na 1650 echter werden de Nederlandse gewesten langzaam ingehaald door de internationale competitie. Dat leidde in de loop van de 18e eeuw tot een gevoel van crisis, hoewel de Nederlanders nog altijd tot de rijkste Europeanen behoorden. Pas na 1750 was er sprake van een absolute achteruitgang, vooral in de steden in het westen. Daar nam de bevolking af en sloten bedrijven hun deuren.

IJsselstein had minder te lijden onder deze achteruitgang. Dat kwam deels omdat de economie sterk agrarisch was gericht en de landbouw veel minder te lijden had van de crisis, maar nog belangrijker was de door Marie Louise gecreëerde bijzondere economische constellatie. De renteniers hadden namelijk lange tijd weinig last van de crisis, omdat hun geld deels in het buitenland was belegd.

Toch merkten de IJsselsteinse schippers wel dat het in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag minder goed ging. De stad had een wekelijks ver-

binding met deze steden middels een beperkt aantal beurtveren, die al generaties lang in handen waren van dezelfde families. Zo baatte één van de takken van de hoepmakersfamilie Van der Roest een beurtschip uit, maar bij de familie De Haan is sprake van een echte schippersdynastie. Oorspronkelijk afkomstig uit Vianen, hadden De Hanen zich vast genesteld in de scheepvaart. Het waren ruige klanten, als we afgaan op de vechtpartijen en aanrandingen waarbij ze waren betrokken. Omdat ze een goede relatie hadden met schout Van der Meulen, liepen die akkefietjes meestal met een sisser af.

De schippers merkten dat het aantal vrachten naar de steden begon terug te lopen. Ze hadden hun aanstelling gepacht op basis van een bepaald volume aan vracht. Nu dreigden de inkomsten onder het pachtniveau te zakken. Dat zorgde voor conflicten. Schipper Maarten de Haan bijvoorbeeld weigerde een aantal malen om uit te varen, omdat er te weinig vracht was en hij zo niet uit de kosten kwam. Toen ook collega Cornelis Mol klaagde over de veel te lage inkomsten, begreep het stadsbestuur dat het noodzakelijk was in te grijpen. Het bood de schippers een nieuw contract, waarmee de frequentie en de kosten daalden, maar de vaste water-

verbinding met Amsterdam en ook Den Haag, waar de drost, de hoogste bestuurder van IJsselstein zetelde, gegarandeerd waren. In deze lastige tijden was een economische ruzie met Utrecht alles behalve opportuun.

Tol in Utrecht

De crisis die IJsselstein slechts zijdelings raakte, was in het regionaal handelscentrum Utrecht goed te merken. Er werd gezocht naar allerlei manieren om de inkomsten te verhogen. Het moet de Utrechtse schippers een doorn in het oog geweest zijn om hun IJsselsteinse collega's zonder betaling langs de tolgaarder te zien varen. Oneerlijke concurrentie! Er werd geklaagd en er werd beschuldigd. De tolvrijheid gold tenslotte alleen burgers van IJsselstein en alleen goederen bestemd voor IJsselsteinse burgers. In Utrecht nu gingen beschuldigingen van fraude rond: IJsselsteinse schippers namen illegaal ook vrachttjes voor anderen - niet-IJsselsteiners dus - mee. Dat de inwoners van het stadje aan de IJssel inderdaad de tolbetaling niet altijd even serieus namen, kon Cornelis Kippersluis beamen. Hij woonde aan de Vaartsche Rijn bij de Geinbrug. Daar moest iedereen tol betalen voor gebruik van de landweg langs het water. Tolvrijheid was hiervoor niet verleend, maar veel IJsselsteiners reden in een bocht om de tolboom heen, over het erf van Cornelis, en ontrokken de tollenaar. Cornelis klaagde regelmatig dat zijn erf kapot werd gereden door de illegale reizigers. De Utrechters besloten alle IJsselsteinse schippers aan te houden en tol-



De Vaartsche Rijn uit het zuidwesten, ca.1737. Dit was de verkeersader tussen Utrecht en IJsselstein, met dagelijkse trek- en vrachtschuitverbindingen.

□ TEKENING (WATERVERF) JAN DE BEIJER | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

betaling af te dwingen. Zo zouden ze de smokkel aanpakken. Dit zorgde voor enorm oponthoud en vandaar de boze brief van het IJsselsteinse stadsbestuur. Het voorbeeld van de molensteen kwam erg goed uit: het was voor iedereen duidelijk dat er geen sprake was van een 'illegale' molensteen. De vrouwe van IJsselstein had tolvrijheid en de maatregelen van Utrecht waren wederrechtelijk. Het Utrechtse stadsbestuur bleek goed voorbereid: het beweerde dat het stadsbestuur van IJsselstein had verzuimd om te melden dat er een molensteen voor de barones onderweg was. Had men dat geweten, dan was de steen met alle eegards behandeld. Daarenboven trokken de Utrechtse stadsbestuur in twijfel: zij spraken over een andere molensteen die men illegaal had willen invoeren. Wat de IJsselsteiners met een losse molensteen moesten, werd niet behandeld.

Wraak van de tollenaars

De Utrechtse moesten in het geval van de molensteen bakzeil halen, ook omdat zij aanvoelden dat het niet opportuun was om het conflict tot aan de hoogste kringen uit te vechten. De tolambtenaren beschikten echter over een heel repertoire aan maatregelen. Zo werd vanaf nu ieder IJsselsteins vrachtschip minutieus gecontroleerd. Van ieder stuk bagage moest worden aangetoond voor wie het bestemd was en moest de geadresseerde aantoonbaar een inwoner van IJsselstein zijn. Om dat laatste te kunnen bewijzen, diende het stadsbestuur van het IJsselstadje lijsten van zijn inwo-

ners te deponeren bij de tolgaarders. Die lijsten moesten natuurlijk *up to date* zijn. Maar juist een plaats als IJsselstein, met veel tijdelijke bewoners die voor enkele maanden tot een jaar in de stad verbleven en van wie zelfs voor het stadsbestuur niet altijd duidelijk was of ze poorter waren of tijdelijk in IJsselstein verbleven, was dit een behoorlijke klus. Het kwam dan ook regelmatig voor dat er met verouderde lijsten gewerkt werd.

Maar dat was niet het grootste bezwaar. Het per stuk controleren van de goederen zorgde voor enorm oponthoud. Reizigers kozen liever een Utrechts schip dan te wachten op de vertraagde IJsselsteinse schuiten. Dat gemis aan klandizie zullen de IJsselsteiners niet lijdzaam hebben ondergaan. De harde knuisten van de De Hanen zijn waarschijnlijk gebruikt om de tolgaarders tot vlotte afhandeling aan te sporen. Het hielp niet. Opnieuw leidde dit tot klaagzangen van de burgemeesters aan hun collega's op de Stadhuisbrug. De regenten daar kwamen met een prachtige oplossing: de IJsselsteinse burgers die zonder tol wensden te passeren, konden daarvoor een soort paspoort krijgen. Dit zou door

Utrecht worden uitgereikt en wie dat liet zien, kon met zijn bagage zonder oponthoud doorvaren. Er was slechts één probleem met deze oplossing: de kosten voor zo'n paspoort lagen flink hoger dan het betalen van de tol.

En dat was nog niet alles. Het Utrechtse stadsbestuur leverde prachtige papieren, maar de tolgaarders bleken daar weinig boodschap aan te hebben. Zij weigerden eenvoudig de paspoorten aan te nemen en lieten de reizigers pas door, nadat er tol was betaald. Protesten vanuit IJsselstein hadden weinig effect. Nog jarenlang bleef dit een steen des aanstoots. Ook dat was een nadeel van de speciale status van IJsselstein: er was niemand bij wie ze met haar klachten terecht kon. Tegen de machtige buurman kon men geen vuist maken.

In de bronnen is niet terug te vinden hoe de zaak is afgelopen. De klachten verdwijnen uit de notulenboeken. Van invloed is zeker geweest, dat eind 1765 Willem V meerderjarig werd en als stadhouder werd aangesteld. De baronie had nu weer een machtige beschermer en dat zal Utrecht wel wat kopschuw hebben gemaakt om de IJsselsteiners in de wielen te rijden.

Bronnen

RHC Rijnstreek en Lopikerwaard, Stadsbestuur IJsselstein 1285-1811, inv nr 696, 697.
F. Vogelzang, *Van boevenoord tot belastingparadijs. Het leven in IJsselstein in de achttiende eeuw* (IJsselstein 2010).

Er is geen stad in Nederland waar zoveel schepen uit zoveel verschillende perioden zijn gevonden als Utrecht. Dat is niet vreemd, want het ontstaan en de ontwikkeling van de Domstad zijn onlosmakelijk verbonden met de scheepvaart op de rivieren Rijn en Vecht.



Opgraving van het 11e-eeuwse 'Utrechtse schip' (Utrecht 1) aan de Van Hoornekade in 1930.

□ FOTO E.A. VAN BLITZ EN ZN. | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

Herre Wynia

Archeoloog bij de gemeente Utrecht.

Alle foto's bij dit artikel afkomstig van Afdeling Erfgoed Gemeente Utrecht tenzij anders vermeld.

In de loop van de Utrechtse geschiedenis zijn duizenden zwaarbeladen schepen over deze watersnelwegen naar of door Utrecht gevaren. Een groot deel daarvan is na een lang leven afgedankt, afgezonken, gesloopt of als timmer- of brandhout hergebruikt. Een veel kleiner aantal is door een ramp vergaan en op de rivierbodem terechtgekomen waar het hout is verdwenen onder zand en klei. Door gunstige conserveringsomstandigheden, zoals de hoge grondwaterstand, is veel scheepshout goed bewaard gebleven. Gezien het grote aantal schepen dat over de Utrechtse wateren moet hebben gevaren, is het niet verbazingwekkend dat er tot nu toe maar liefst vijftien oude schepen binnen de gemeentegrenzen van Utrecht zijn gevonden.

Romeinse schepen

Rond 40 na Chr. bouwden de Romeinen een reeks van forten op strategische punten langs de Rijn. In Utrecht werd een fort gebouwd bij de splitsing van de Rijn en Vecht. De Romeinse soldaten hadden onder andere de taak de scheepvaart te beschermen tegen piraterij uit gebieden ten noorden van de Rijn. De rivier was in deze periode essentieel voor de aanvoer van voedsel en andere goederen voor de aanval op Engeland die in 43 na Chr. plaatsvond.

Ook na deze geslaagde verovering bleef de Rijn voor de Romeinen van groot strategisch belang en voeren er heel veel schepen over de rivier. Dit konden enorme transportschepen zijn van wel 35 meter lang zoals *De*

Pompeii aan de Rijn

Bijzondere Utrechtse scheepsvondsten



Reconstructie door de Stichting Bouwloods Utrecht van De Meern 6. De teruggevonden restanten dateren waarschijnlijk uit de eerste helft van de 3e eeuw.

Meern 4. Daarmee werden bulkgoederen als tufsteen voor de bouw van de forten of ladingen grind voor de aanleg en onderhoud van de wegen aangevoerd. Ook waren veel schepen nodig om tonnen graan en ander voedsel naar de langs de Rijn gelegen soldaten te brengen. Tijdens de bouw van Leidsche Rijn zijn de resten van zeven zeer verschillende vaartuigen uit de Romeinse tijd gevonden, variërend van kleine boomstamkano's tot grote transportschepen.

Vroege middeleeuwen

Nadat de Romeinen onze streken verlieten, brak vanaf de 5e eeuw een nieuwe periode van bloei aan. Ook in deze eeuwen was de Rijn bepalend voor de plek waar mensen zich vestigden. Uit archeologisch onderzoek in Leidsche Rijn is gebleken dat op de oevers van de Rijn een groot aantal nederzettingen ontstond. Toen Willibrord aan het eind van de 7e eeuw de

muren van het oude Romeinse fort onder het Domplein herstelde en daar zijn bisschoppelijke zetel vestigde, was het gebied rond Utrecht dus al behoorlijk dicht bevolkt.

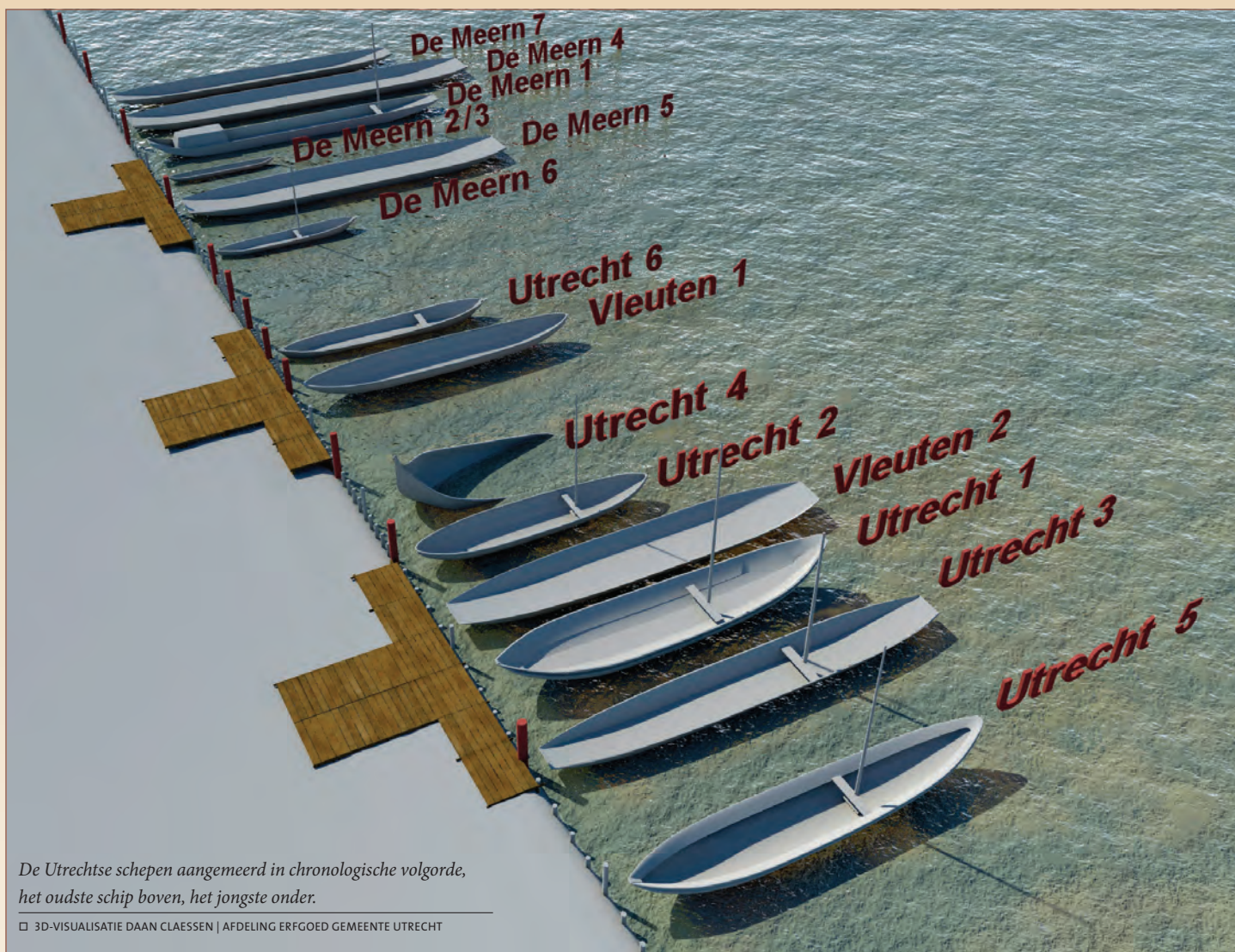
Vondsten laten zien dat de toenmalige bewoners via de Rijn in contact stonden met grote delen van Europa. Aardewerk kwam bijvoorbeeld uit Duitsland en sieraden uit Engeland. Het was in deze periode dat de Friese en Frankische handel met Scandinavië, Frankrijk, Duitsland en Engeland bloeide. Stroomopwaarts van Utrecht lag Dorestad, één van de belangrijkste handelsplaatsen uit deze periode.

Ondanks het feit dat ook in deze eeuwen de rivieren druk zijn bevaren, waren er tot enige jaren geleden geen schepen uit deze tijd bekend. In 2013 is echter bij archeologisch onderzoek aan de Catharijnesingel een kleine rivieraak uit de late 7e eeuw tevoorschijn gekomen. Enige jaren eerder

was bij het graven van de zogeheten Vikingrijn in het Máximapark al een schip uit het midden van de 8e eeuw bloot gelegd. De constructie van dit schip, de *Vleuten 1*, lijkt sterk op de bouwwijze van één van de beroemdste Utrechtse schepen; het *Utrechtse schip*. Dit schip kwam in 1930 onverwacht bij graafwerkzaamheden in de Van Hoornekade uit een oude bedding van de Vecht tevoorschijn. De constructie bestond uit een enorme uitgeholde boomstam met daarop een boordgang. In eerste instantie dachten de onderzoekers dat het Romeins was, maar jaarringonderzoek heeft uitgewezen dat het Utrechtse schip rond het jaar 1000 moet zijn gebouwd. Dit met creosoot geconserveerde en daardoor sterk geurende schip staat sinds de jaren dertig opgesteld in een kelder van het Centraal Museum.

Utrecht in de 10e en 11e eeuw

Het Utrechtse schip is niet het enige vaartuig uit deze periode. Een opvallend groot aantal scheepsvondsten dateert uit de late 10e en



De Utrechtse schepen aangemeerd in chronologische volgorde, het oudste ship boven, het jongste onder.

□ 3D-VISUALISATIE DAAN CLAESSEN | AFDELING ERFGOED GEMEENTE UTRECHT

vroege 11e eeuw. Dit is de tijd waarin Utrecht één van de belangrijkste steden in de Nederlanden werd. Op en rond het Domplein werden in deze periode enkele grote kerken gebouwd, waaronder de romaanse Dom van Adelbold. Het belangrijkste bouw materiaal daarvan was tufsteen, waarvan vele tonnen uit Duitsland via de Rijn zijn aangevoerd. Een van de schepen die hier misschien wel voor gebruikt is, werd in de jaren zeventig van de vorige eeuw tijdens de bouw van de Kamer van Koophandel aan de Waterstraat aangetroffen. Deze grote platbodem of rivieraak was deels gesloopt en al in de 10e eeuw als oeverversterking afgezonken. In dezelfde bouwput werd een tweede schip gevonden dat wat betreft bouwwijze veel lijkt op het Utrechtse schip. Ook in Leidsche Rijn is een schip uit

deze periode gevonden. Tijdens een zware onweersbui in 2010 spoelde er hout vrij. Archeologisch noodonderzoek toonde aan dat dit hout hoorde bij een zeer goed bewaard gebleven platbodem uit het midden van de 10e eeuw.

De jongste Utrechtse scheepsvondst dateert uit de 12e eeuw en is gevonden bij een opgraving in de Lange Lauwerstraat. Het is een fragment van een opgeboeide boomstam en is het jongste voorbeeld van het Utrechtse scheepstype. In de tijd dat dit schip over Utrechtse wateren voer, was er veel veranderd. In 1122 werd de Rijn bij Wijk bij Duurstede afgedamd. Na duizenden jaren kwam daarmee een einde aan een actieve rivier die Utrecht met de rest van Europa verbond. Om de stad toch toegankelijk te houden, werden nieuwe waterwegen aangelegd, zoals de Vaart-

sche Rijn en de Vleutense Wetering. De kans dat er nog scheepsvondsten uit deze gegraven watergangen tevoorschijn komen, is niet zo groot. De waterlopen liggen niet alleen al eeuwen op dezelfde plaats, maar zijn regelmatig uitgebaggerd.

De 'vloot' aan scheepsvondsten die de Utrechtse bodem heeft opgeleverd, is zonder parallel in Noordwest-Europa. Met elkaar geven de Utrechtse schepen een verrassend compleet beeld van de kleine en grote scheepvaart op de Rijn en Vecht vanaf de Romeinse tijd tot in de 12e eeuw. De schepen onderstrepen de enorme betekenis van Utrechts ligging aan deze rivieren, en van het handelsverkeer dat daarover bewoog.

Met dank aan Annette Bakker, Erik Graafstal en René de Kam.

De Utrechtse scheepsvondsten

Naam	lengte in m	breedte in m	datering	gevonden	wijk	soort	rivier
Romeinse tijd							
De Meern 1	24,6	2,7	148	1997	Veldhuizen	rivieraak	Rijn
De Meern 2 / 3	?	?	?	1997	Veldhuizen	kano	Rijn
De Meern 4	30 - 35	4,75	100	2003	De Balije	rivieraak	Rijn
De Meern 5	?	?	?	1980	Nijeveld De Meern	onbekend	Rijn
De Meern 6	9,25	1	200 - 250	2008	't Zand zuid	punterachtig	Rijn
De Meern 7	20 - 25	3,2	na 74	2008	't Zand zuid	platbodem	Rijn
Middeleeuwen							
Vleuten 1	15	1,1	734 +/- 7	2010	Máximapark	opgeboeide boomstam	Rijn
Vleuten 2	> 15	2,5	956	2010	Máximapark	rivieraak	Rijn
Utrecht 1 Van Hoornekade	17,45	3,85	1000 - 1025	1930	Zuilen	opgeboeide boomstam	Vecht
Utrecht 2 Waterstraat 'hulk'	12,8	3	1000	1974	Wijk C	opgeboeide boomstam	Vecht
Utrecht 3 Waterstraat platbodem	24	3	1004 +/- 6	1974	Wijk C	rivieraak	Vecht
Utrecht 4 Waterstraat Viking	?	?	1000 - 1025	1974	Wijk C	Vikingschip	Vecht
Utrecht 5 Lange Lauwerstraat	?	?	1100 - 1125	1984	Utrecht Centrum	opgeboeide boomstam	een sloot
Utrecht 6 Catharijnesingel	> 7,15	2,1	677 +/- 11	2013	Utrecht	rivieraak	Rijn



De Meern 1

De Meern 1: Pompeii ten noorden van de Alpen

Een van de beroemdste Utrechtse scheepsvondsten is *De Meern 1*. De grote eiken die voor de bouw van dit schip nodig waren, zijn rond 148 na Chr. omgehakt. Rond 190 na Chr. moet het schip zijn vergaan door een calamiteit. Hier-

door is de kajuit met een deel van de inventaris, die bestond uit meubilair, kisten en gereedschappen, zoals blokschaven en spanzagen, bewaard gebleven. *De Meern 1* is met alle vondsten vanaf eind augustus 2015 in Castellum Hoge Woerd in Leidsche Rijn te bewonderen.

De Meern 2 en 3: twee delen van dezelfde kano

De Meern 2 en *3* zijn waarschijnlijk delen van dezelfde boomstamkano en zijn gevonden op hetzelfde moment en op dezelfde locatie als *De Meern 1*. Van deze scheepsvondsten zijn nog geen afbeeldingen of reconstructies beschikbaar.



De Meern 4

De Meern 4: een groot transportschip uit het begin van de tweede eeuw

De Meern 4 is in 2005 voor het populaire Engelse archeologieprogramma *Time Team* onderzocht. De 30 tot 35 meter lange en 4,75 meter brede platbodem dateert uit circa 100

Vindplaatsen schepen in Leidsche Rijn



na Chr. en is daarmee een van de vroegste voorbeelden van dit scheepstype. Een bijzonder detail is dat de vlakgangen met veer en deuvel met elkaar verbonden zijn. Dit is een typisch mediterrane manier van scheepsbouw. *De Meern 4* is vermoedelijk als oeverversterking tegen de Romeinse weg en een zware krib afgezonken. Omdat het scheepshout niet werd bedreigd door bouwactiviteiten, is het schip na onderzoek afgedekt en is het onderdeel geworden van een beschermd archeologisch rijksmonument.



De Meern 5: moet nog worden teruggevonden

Bij de opgraving van *De Meern 1* kwam een machinist van een graafmachine met een wonderbaarlijk verhaal. Hij was eind jaren zeventig van de vorige eeuw bij het graven van een watergang ten westen van De Meern planken en grote ijzeren nagels tegengekomen. De beschrijving is exact genoeg om te concluderen dat hij toen een Romeins schip moet hebben geraakt. Bovendien heeft op de vindplaats na de Romeinse tijd geen rivier meer gestroomd. Ondanks verwoede pogingen de resten te lokaliseren, is dit tot op heden nog niet gelukt.

De Meern 6: een oer-Nederlands scheepstype met Romeinse wortels

Ondanks dat van *De Meern 6* alleen maar een vlakplank en boordgang zijn teruggevonden, kon het schip door de goed bewaard gebleven details worden gereconstrueerd. Uit de sporen bleek dat het hout afkomstig was van een voor de Romeinse tijd tot dan toe in Nederland onbekend scheepstype. Het heeft namelijk kenmerken van een punterachtig scheepje, een type dat heden ten dage vooral bekend is uit Giethoorn, maar dat blijkbaar ook in de Romeinse tijd al voorkwam. In Italië is een parallel bekend uit het begin van de 2e eeuw. *De Meern 6* dateert van na het jaar 158. Net als *De Meern 1* is ook dit schip door Stichting Bouwloods Utrecht gereconstrueerd. Het vaart nu door de grachten van Woerden.

De Meern 7: meer dan een legger

Van *De Meern 7* is niet meer dan een losse legger teruggevonden. Jaarringonderzoek heeft uitgewezen dat dit hout (= spant) uit het vierde kwart van de 1e eeuw dateert. Daarmee is dit het oudste onderdeel van een Romeins binnenvaartschip in Nederland. Door de plaats van de afvoergaten voor water in de legger (loggaten) en spijkergaten kon worden gereconstrueerd dat *De Meern 7* opvallend brede vlakplanken gehad moet hebben. De breedste plank was maar liefst 88 cm breed. Wat verder opvalt, is dat *De*

De Meern 7



Meern 7 in tegenstelling tot de rivieraken geen L-vormige kim (overgang van scheepsbodem naar de zijden) heeft gehad maar dat de boordgangen direct op of tegen de buitenste vlakplanken aan zijn gezet. Ook deze constructie is in Noordwest-Europa nog niet eerder in de Romeinse tijd aangetroffen.

Vleuten 1: het oudste voorbeeld van het Utrecht scheepstype

Bij een opgraving vooruitlopend op de aanleg van de Vikingrijn in het Máximapark kwam aan de zijkant van de sleuf scheepshout tevoorschijn. Dit bleek te horen bij een ongeveer 15 meter lang schip waarvan de basis bestond



Vleuten 1

uit een uitgeholde boomstam. De boom bleek rond het jaar 734 te zijn gekapt. De *Vleuten 1* is een van de weinige scheepsvondsten in Nederland uit deze periode. Omdat de *Vleuten 1* niet werd bedreigd door graafwerkzaamheden is het schip met grond afgedekt en *in situ* bewaard.



Vleuten 2

Vleuten 2: een platbodem zonder ijzeren nagels

Tijdens een zware regenbui spoelden bij het graven van de Vikingrijn houtresten vrij. Deze bleken te horen bij een zeer goed geconserveerde platbodem die in de tweede helft van de 10e eeuw moet zijn gebouwd. Alle verbindingen zijn gemaakt met houten pennen met een bolle kop. Omdat nergens in de buurt van het schip andere archeologische vondsten uit dezelfde periode bekend zijn, denken de archeologen dat het schip door een ramp is vergaan. Door het hoge grondwater kon maar een klein deel van de constructie onderzocht worden. Omdat de scheepsresten niet direct worden bedreigd zijn ze afgedekt. Om de *Vleuten 2* in detail te bekijken zie: www.bumos.nl/V2

Vindplaatsen schepen in de binnenstad



Utrecht 1: een wereldberoemd stinkschip uit het begin van de 11e eeuw

Bij graafwerkzaamheden in 1930 in de Van Hoornekade stuitten de arbeiders op een nagenoeg compleet schip. In eerste instantie werd er gedacht dat het om de resten van een Romeins vaartuig ging en is er veel moeite gedaan het te bergen en te conserveren. Om het hout te kunnen bewaren, is het geïmpregneerd met creosoot waar het na ruim 80 jaar nog steeds sterk naar geurt. Jaarringonderzoek heeft uitgewezen dat het schip aan het begin van de 11e eeuw moet zijn gebouwd. De constructie bestaat uit een grote uitgeholde boomstam met daarop een boordgang. Omdat het de eerste keer was dat een dergelijke constructie was gevonden, is het *Utrechtse schip* de naamgever geworden van dit scheepstype, ook wel hulk genoemd.

Utrecht 2: een hulk uit de Waterstraat

Bij het graven van de bouwput voor de Kamer van Koophandel aan de Waterstraat in 1974 kwamen onverwacht de resten van twee verschillende schepen tevoorschijn. Een van de boten leek sterk op het Utrechtse schip en bestond ook uit een uitgeholde boom met daarop boordgangen, een zogenaamde hulk. Een klein deel van het hout is nog bewaard gebleven en ligt in het scheepsarcheologisch depot van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in Lelystad.

Utrecht 3: een grote afgedankte platbodem

In dezelfde bouwput als waar de *Utrecht 2* is gevonden kwam ook nog de *Utrecht 3* tevoorschijn. Dit is een grote platbodem uit het begin van de 11e eeuw. Het schip was van alle bruikbare onderdelen ontdaan en als oeverbescherming afgezonken. Dit soort grote platbodems werd gebruikt voor het transport van bulkgoederen, zoals tufsteen uit Duitsland dat gebruikt werd voor de bouw van de 11e-eeuwse Utrechtse kerken.



Utrecht 1



Utrecht 2



Utrecht 3



Utrecht 4

Utrecht 4: een gesloopt Vikingschip

Het hout van de *Utrecht 4* is een mooi voorbeeld van het hergebruik van scheepshout. Het opvallend dunne hout is afkomstig van een Vikingschip. Het ship is aan het begin van de 11e eeuw gesloopt en de dunne planken zijn verwerkt in een beschoeiing. Een groot deel van de planken wordt in het scheepsarcheologisch depot in Lelystad bewaard.

Utrecht 5: een fragment van het Utrechtse scheepstype bij de Lange Lauwerstraat

Bij archeologisch onderzoek langs de Lange Lauwerstraat kwamen de sterk gefragmenteerde resten van een scheepje tevoorschijn. Uit de resten kon nog worden afgeleid dat het tot de familie van het Utrechtse ship behoorde. Vondsten in de buurt laten zien dat het om scheepshout uit de 12e eeuw gaat.



Utrecht 6

Utrecht 6: gevonden bij de aanleg van een diepriool

Bij de aanleg van een diepriool in de Catharijnesingel is in 2013 een ship uit de 7e eeuw gevonden. De kleine rivieraak is deels geborgen en voor onderzoek meegenomen naar het scheepsarcheologisch depot van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Over de *Utrecht 6* zal binnenkort worden gepubliceerd in een archeologische rapportage.

Verder lezen

Utrecht 1

R. Vlek, *Het Utrechtse ship*. Geschiedenis en evaluatie van één der eerste wetenschappelijke scheepsopgravingen en rekonstrukties in de Lage Landen. Doctoraalscriptie I.P.P. (Amsterdam 1984-85).

A. van de Moortel, 'Medieval boats and ships op Germany, the Low Countries, and northeast France; archaeological evidence for shipbuilding traditions, shipbuilding resources, trade and communication', in: *Settlement and Coastal Research in the Southern North Sea* 34 (2011) 67-104.

Utrecht 2, 3 en 4

T.J. Hoekstra, 'Waterstraat e.o.' in: *Archeologische Kroniek gemeente Utrecht 1974-75*, 31-35.

T.J. Hoekstra, *Schepen met geld* (Utrecht 1976).

Utrecht 5

'Lange Lauwerstraat 91-95', in: *Archeologische en Bouwhistorische Kroniek gemeente Utrecht 1984*, 119-124.

De Meern 1

E. Jansma en J.-M.A.W. Morel (red.), *Een Romeinse Rijnaak, gevonden in Utrecht-De Meern. Resultaten van het onderzoek naar de platbodem 'De Meern 1'*. Rapportage Archeologische Monumentenzorg 144 (Amersfoort 2007).

De Meern 4

T. de Groot en J.-M.A.W. Morel (red.), *Het ship uit de Romeinse tijd De Meern 4, nabij boerderij de Balijs, Leidsche Rijn gemeente Utrecht*. Rapportage Archeologische Monumentenzorg 147 (Amersfoort 2007).

De Meern 6 en 7

F. Dallmeijer en J.-M. A. W. Morel, 'Het punterachtige vaartuig De Meern 6 en een losse legger van een aak-achtig vaartuig, De Meern 7', in: A. Aarts, *Basisrapportage Archeologie 43. Scherven, schepen en schoeiingen. LR62: Archeologisch onderzoek in een fossiele rivierbedding bij het castellum van De Meern* (Utrecht 2012) e.v.

Vleuten 1

M. Manders en R. Hoegen, *Waardstelling Vleuten 1*. Rapportage Archeologische Monumentenzorg 198 (Amersfoort 2011).

Vleuten 2

M. Manders, *Waardstelling Vleuten 2*. Rapportage Archeologische Monumentenzorg 199 (Amersfoort 2011).

Vleuten 1 en 2

H. Wynia, M. Manders en R. Hoegen, 'Zware regenval legt vroegmiddeleeuws ship bloot', in: *Archeobrief* 15 (2011) 2-7.

Over hergebruik

'Scheepshout voor steigerplanken' in René de Kam, Frans Kipp en Daan Claessen, *De Utrechtse Domtoren. De trots van de stad* (Utrecht 2014) 89.

Over de herkomst van scheepshout

Esther Jansma, Kristof Haneca, Menne Kosian, 'A dendrochronological reassessment of three Roman boats from Utrecht (the Netherlands): evidence of inland navigation between the lower-Scheldt region in Gallia Belgica and the limes of Germania inferior' in: *Journal of Archaeological Science* 50 (2014) 484-496.

Het Merwedekanaal, de vaarweg die aan zijn succes ten onder ging



Gezicht op het sluisencomplex in het Merwedekanaal te Utrecht, 1920.

FOTO BEITZ EN ZN. | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

De Muntsluis is wellicht de beste plek om het Merwedekanaal te begrijpen. Bij de voormalige veevoederfabriek Cereol, voorheen de Stichtse Olie- en Lijnkoekenfabriek, ligt een in 1884 - 1885 gebouwde sluis. Ernaast, aan de stadskant, ligt een in 1904 opgeleverde tweede, 14 meter brede sluis. De tweede sluis is van de eerste gescheiden door een breed eiland, waar de passant een goed uitzicht heeft op het Merwedekanaal. Beide sluiskolken zijn 120 meter lang, ook nu nog een indrukwekkende lengte. De oudste sluis is voorzien van een ophaalbrug, de tweede van een toentertijd veel modernere basculebrug.



Gezicht op de sluis in het Merwedekanaal te Utrecht, met op de achtergrond de dienstwoningen, ca 1930.

□ GLASNEGATIEF, MOGELIJK DOOR LANDMETER POST(H)UMUS | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

De bouw van de tweede sluis, twintig jaar na de oplevering van de eerste, was een antwoord op de stormachtige ontwikkeling van de scheepvaart op het Merwedekanaal. Binnen tien jaar tijd verdubbelde het aantal schepen in de sluis. De wachttijden voor schippers liepen op. Het in 1905 bij de sluis geopende café Kanaalzicht deed hierdoor goede zaken.

19e-eeuwse vaarweg

Het Merwedekanaal is een typische laat 19e-eeuwse vaarweg. Het heeft grotere afmetingen dan bijvoorbeeld het Noord-hollandsch Kanaal dat zestig jaar eerder werd gegraven. Het schaalverschil weerspiegelt de stormachtige ontwikkeling van de scheepvaart in deze periode. Het Merwedekanaal is breder dan het Noord-hollandsch Kanaal en de sluizen in deze vaarweg zijn veel indrukwekkender. Wel had het een vergelijkbare doelstelling: ook het Merwedekanaal is gegraven om de positie van Amsterdam als zeehaven veilig te stellen. Het moest de hoofdstad beter verbinden met het Duitse achterland. In het begin van de 19e eeuw liep de vaarverbinding van Amsterdam met de Rijn via de Zuiderzee en de Vecht. De Zuiderzee was echter gevaarlijk voor de toen gebruikte binnenvaartschepen en de Vecht was te smal, te bochtig en te ondiep voor de in omvang toenemende 'Keulenaars', de schepen die op Duitsland voeren. De Vecht was in de periode 1822-1824 in opdracht van kanalenkoning Willem I fors verbeterd onder de naam Keulsche Vaart. Het scheepvaartverkeer werd sindsdien binnendoor via de Weespertrekvaart van Amsterdam naar de Vecht geleid. De Vecht werd uitgediept en de vaargeul verbreed en bij Muiden, Weesp, Utrecht en Vreeswijk kwa-

men nieuwe sluizen. Het Rijk en de steden Amsterdam en Utrecht betaalden de kosten gezamenlijk. Aansluitend liet Rijkswaterstaat ook een nieuw kanaal tussen Vianen en Gorinchem - het Zederikkanaal - graven om de schepen een betere vaarweg van Vreeswijk naar de Waal te bieden.

De klachten over ondiepten in de Keulsche Vaart hielden ook na de verbeteringen aan. Schepen lagen soms weken lang vast op zandplaten in de Vecht voor ze verder konden. Daarom nam het Rijk midden 19e eeuw het beheer van de Vecht over van de provincie Utrecht en liet de rivier opnieuw grootscheeps uitbaggeren. Maar met name de passage van dorpen als Breukelen en Maarssen bleef problematisch. Voor veel schepen waren de doorgangen hier te krap. Daarnaast ontstonden bij deze dorpen telkens nieuwe ondiepten door vuil en afval dat de bevolking en plaatselijke fabrikanten in de rivier gooiden.

Na de opening van het Noordzeekanaal in 1876 startten Amsterdamse handelaren een lobby om ook de vaarverbinding naar het Duitse achterland verbeterd te krijgen. De hoofdstad was bang dat handel op Duitsland grotendeels naar Rotterdam, Antwerpen en Hamburg zou weglekken. De pleidooi van Amsterdam was niet aan dovenmansoren gericht. De toenmalige liberale minister van Waterstaat Tak van Poortvliet stelde in 1878 de aanleg voor van een nieuw kanaal van Amsterdam via het Gooi en Amersfoort door de Gelderse Vallei naar de Nederrijn en Waal.

Tweede Kamerleden uit de stad Utrecht en Maarssen voerden fel oppositie tegen dit voorstel. Volgens hen zou het verleggen van deze hoofdvaarverbinding van Utrecht naar Amersfoort een enorme aderlating voor de stad Utrecht en de Vechtstreek betekenen. Hun oppositie had succes: de Tweede Kamer stemde het plan af. De stad Utrecht liet daarop op eigen kosten door twee ingenieurs een plan opstellen om de Vecht te verbeteren. In 1881 besloot de Tweede Kamer daadwerkelijk om de Vecht geschikt te maken voor grotere schepen en ook een nieuwe verbinding te creëren tussen Amsterdam en de Vecht binnendoor, los van de Zuiderzee. Bij Nigtevecht werden nieuwe sluizen gebouwd om de nieuwe vaarroute met de Vecht te verbinden. In 1883 waren ze klaar.

Toch een nieuw kanaal

Desondanks stelde precies op dat moment Kamerlid Rutgers van Rosenberg voor om alsnog een nieuw kanaal te graven. Volgens hem viel de Vecht onvoldoende te verbeteren. De bestaande bebouwing van Breukelen en Maarssen zou verbreding van de Vecht te kostbaar maken. Hij overtuigde de Tweede Kamer die in 1884 zijn voorstel voor het graven van een nieuw kanaal aannam. Het tracé zou ten westen van de Vecht en de stad Utrecht lopen.

In totaal ging het om 48 kilometer vaarweg tussen de Amsterdamse Handelskade en Vreeswijk, aangevuld met een verbetering van de 23 kilometer lange vaarroute

tussen Vianen en de Merwede bij Gorichem. Het kanaal was veel rechter en 13 kilometer korter dan de oude route via de Vecht. Met een bodembreedte van 20 meter was het ook veel ruimer. Bij bruggen en sluisen werden kommen aangebracht met een breedte van 100 meter. Het kanaal was 3,10 meter diep beneden de laagste waterstand. Bochten in het kanaal werden zo ruim uitgevoerd dat zelfs 'sleeptreinen' - door sleepboten getrokken binnenvaartschepen -, er geen problemen mee hadden en elkaar op de vaarweg konden passeren. Op de oude route waren talrijke brug- en sluisgelden verschuldigd. Het Rijk besloot op de nieuwe route geen heffingen op te leggen. Bij Amsterdam werd in het afgesloten IJ bij de Stadsrietlanden een grote schutsluis gebouwd om het kanaal van het Noordzeekanaal te scheiden. Hier werd



een grote voorhaven gebouwd met ruimte voor pakhuizen. Nigtevecht werd voorzien van een kleine haven bij de daar al eerder gebouwde sluisen. Het nieuwe kanaal liep op korte afstand parallel aan de Rijnspoorweg, vanaf het station Loenen-Vreeland tot aan Utrecht. De directie van deze particuliere spoorweg was weinig gecharmeerd van het kanaal.

Ze was beducht voor concurrentie voor het eigen goederenvervoer. Daarom verbood ze de kanaalbouwers toegang tot haar terreinen. Slechts door een truc lukte het de Rijkswaterstaatsingenieurs om toch vanaf de spoorwegterreinen de nodige werkzaamheden aan het kanaal uit te voeren. Wie nu bij Maarssen, Breukelen, Nigtevecht of Loenen vanaf de kanaaloever naar de spoorlijn kijkt, begrijpt hoe het kanaal de Vechtdorpen van de spoorweg scheidde. Dit geldt nu zeker, nu de vaarweg als Amsterdam-Rijnkanaal 120 meter breed is, maar ook het Merwedekanaal vormde bij de opening met zijn breedte van 30 meter al een barrière.

Schutsluisen bij Nieuwersluis, Breukelen en Maarssen verbonden het kanaal met de Vecht. De sluis in Maarssen met de bijbehorende bakstenen sluiswachtershuisjes staat tegenwoordig op de Rijksmonumentenlijst. Pleziervaarders gebruiken de sluisen nog steeds om het plassegebied rond Loosdrecht te bereiken. Wanneer je de motorkruisers pal aan stuurboord door het kanaal ziet gaan te midden van alle beroepsvaart, zie je hoe adembenemend een dergelijke exercitie is.

Dat het kanaal evenwijdig liep aan de spoorlijn Amsterdam-Utrecht heeft symbolische betekenis. De Rijnspoorlijn was



Druk vrachtverkeer in de Koninginnensluis in Vreeswijk ca 1905.

□ ANSICHTKAART NAUTA EN ZN. | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL



bedoeld om de verbinding van Amsterdam met het Duitse achterland te verbeteren. Het kanaal had hetzelfde doel. Het kanaal zou de concurrentie met de spoorlijn om het vrachtvervoer glansrijk winnen. De spoorlijn trok echter wel vrijwel al het passagiersvervoer naar zich toe. Het Merwedekanaal heeft tussen Amsterdam en Utrecht nooit veel passagiersvaart gekend.

Weer een nieuw kanaal

In 1892 werd het kanaal geopend door koningin-moeder Emma en haar toen 12-jarige dochter prinses Wilhelmina. De sluis die ze toen in Vreeswijk openden, heet nog steeds Koninginnensluis. En de bruggen over het sluisencomplex zijn nog steeds naar beide vorstinnen genoemd. Het Merwedekanaal kende veel kunst-

werken: sluisen, bruggen en ponten. Bij Meerkerk werd een vlotbrug gebouwd. De Muntbrug in Utrecht is de enige oorspronkelijke brug die alle modernisering van het kanaal heeft overleefd.

Op verschillende locaties is het Merwedekanaal nog goed herkenbaar als 19e-eeuws kanaal: in Vreeswijk, bij de sluisen in Vianen en bij het sluisencomplex in Gorinchem. De jaartallen in steen gevat, het metselwerk, de gietijzeren bruggen en de sluisdeuren ademen nog steeds een 19e-eeuwse sfeer. Dit is zeker ook het geval bij de voormalige Rijksmunt in Utrecht. De Muntsluis, de sluiswachterswoningen en de mooie draai- brug over het kanaal bij de Munt vormen een passend ensemble.

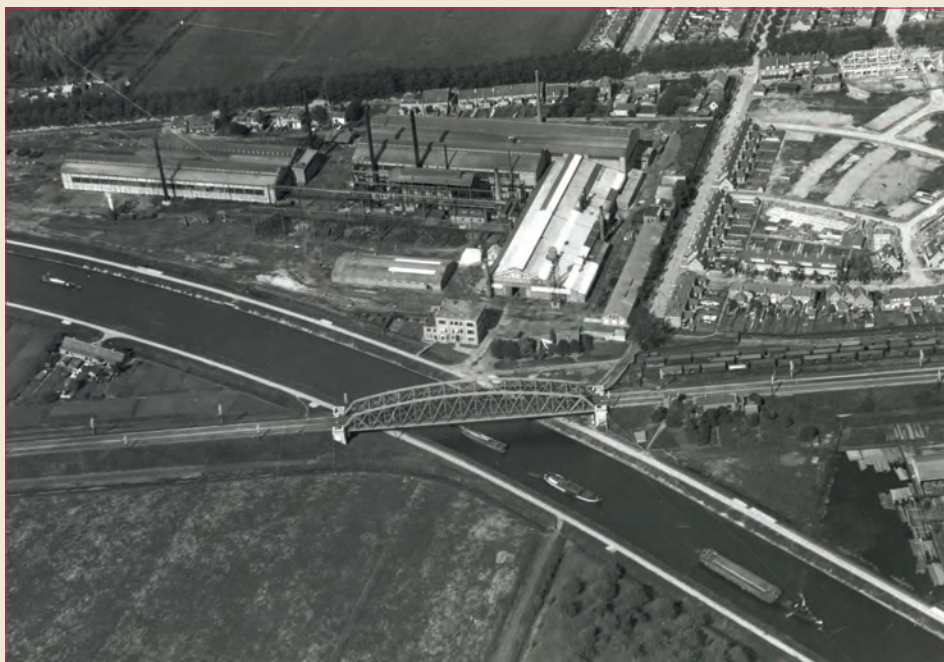
Al zien dergelijke kunstwerken er nog steeds 19e-eeuws uit, het Merwedekanaal is sinds de opening drastisch veranderd. Binnen tien jaar na de oplevering schoot de capaciteit al tekort. Het kanaal trok veel meer scheepvaart dan gedacht, vooral door de sterke groei van het lokale scheepvaartverkeer. Tussen 1905 en 1915 werd het kanaal daarom verbreed en werden de sluisen vergroot.

Na de verbreding uit de jaren tien ontstonden er door de groter wordende schepen en toenemende vaart opnieuw capaciteitsproblemen. Na een langdurig en fel debat besloot het parlement in 1929 daarom weer een nieuw kanaal te laten graven, het Amsterdam-Rijnkanaal, om Amsterdam met de Rijn en Waal te verbinden. Tussen Amsterdam en Utrecht werd het bestaande Merwedekanaal verbreed en vanaf Utrecht (ter hoogte van de Vleutenseweg) zou dit nieuwe kanaal een oostelijker tracé volgen dan het Merwedekanaal. Ten zuiden van Utrecht kruist de nieuwe vaarweg het oude Merwedekanaal. Hier werden in de jaren



De Rijnhuizerbrug in Jutphaas, 1907.

□ ANSICHTKAART M.G. LA FÈBRE | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL



Luchtfoto, ca 1920 - 1925, van de spoorbrug in de spoorlijn Amsterdam-Utrecht over het Merwedekanaal in Zuilen. Op de achtergrond het complex van de Demka-staalfabrieken.

□ FOTO KONINKLIJKE LUCHTMACHT | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELD MATERIAAL

dertig twee nieuwe sluisen geconstrueerd: de Noordersluis en de Zuidersluis. Wie hier recreanten met motorkruisers het drukke Amsterdam-Rijnkanaal ziet oversteken, houdt zijn hart vast.

De hele vaarweg kent tussen Amsterdam en Tiel alleen sluisen bij de toegang tot het IJsselmeer en bij Wijk bij Duurstede en Tiel waar het kanaal respectievelijk op de Lek en de Waal stuit. Voor de verbinding naar het zuiden kwam ten oosten van Vreeswijk het Lekkanaal tot stand. Het Lekkanaal werd van dezelfde strak betonnen functionalistische sluisen voorzien als het Amsterdam-Rijnkanaal bij Wijk bij Duurstede en Tiel. Deze sluisgebouwen uit de late jaren dertig weerspiegelen de tijd waarin ze tot stand kwamen.

De verschillen tussen de Beatrixsluis in het Lekkanaal en de Koninginnensluis in Vreeswijk zijn groot. In afmetingen, in vorm en in gebruikte materialen. In nog sterkere mate geldt dit voor in de oorsprong middeleeuwse Oude Sluis in het centrum van het dorp. Binnen een kilometer liggen in Vreeswijk drie generaties sluisen en waterwegen naast elkaar. Een unieke situatie. Waar het Utrechtse sluisencomplex bij de Rijksmunt de 19e-eeuwse oorsprong van de waterweg toont, illustreren de drie complexen op een rij in Vreeswijk de evolutie in de scheepvaart en kanalenbouw in zes eeuwen.

Onverwachte gevolgen

Als internationale vaarweg was het Merwedekanaal deels een mislukking. De Rijnhandel zocht andere routes dan het Merwedekanaal, omdat het de omweg via Gorinchem te lang vond. Wel bleek het Merwedekanaal erg belangrijk voor de stad Utrecht en omgeving. Het Merwedekanaal bloeide vooral door het regionale verkeer dat er gebruik van maakte en de industrie die zich eraan vestigde. De

stad Utrecht lag door het Merwedekanaal aan diep vaarwater en werd daardoor een gewilde vestigingsplaats voor industrie. De fabriekszone rond de voormalige Rijksmunt getuigt er nog steeds van.

De Rijksmunt verhuisde in 1907 van de Oudegracht naar de huidige lokatie aan het kanaal, omdat die veel betere mogelijkheden bood voor de afvoer van de geslagen munten naar de Nederlandsche Bank in Amsterdam. Andere voorbeelden zijn de verplaatsing in 1914 van staalfabriek Demka vanuit het Groningse Maartenshoek, waar de onderneming eerder aan het Winschoterdiep draaide, naar Zuilen en de komst van de Werkspoorfabriek in 1913 (een dependance van de Amsterdamse fabriek) en de vestiging van Douwe Egberts in 1919 (als dependance van het moederbedrijf in Friesland). Al is Werkspoor



De Muntsluis uit 1904 met bedrijfswoningen Rijkswaterstaat en invarend hotelschip.

□ FOTO HANS BUITER



De Muntbrug, de enige nog oorspronkelijke brug over het Merwedekanaal.

□ FOTO HANS BUITER

verleden tijd, de historische Werkspoorhallen zijn nog steeds te vinden aan steekhavens die aan het Merwedekanaal werden gegraven, net als de voormalige fabrieksgebouwen van de in 1908 gestichte Stichtse Olie- en Lijnzadenfabriek (SOL). Dergelijke veevoederfabrieken zochten altijd diep vaarwater op vanwege de aanvoer van de grondstoffen. De UTD-fabrieken aan het Merwedekanaal in Maarssen (in 1921 vanuit Friesland verplaatst) zijn een ander voorbeeld. Zonder het Merwedekanaal zouden Utrecht, Zuilen en Maarssen nooit zulke belangrijke industrieplaatsen geworden zijn en zouden ze nooit zo'n sterke bevolkingsgroei hebben gekend.

Nieuwe recreatiemogelijkheden

De fabrieksgebouwen van Douwe Egberts staan precies op het punt waar het nieuwe tracé van het Amsterdam-Rijnkanaal zich afscheidt van het oude Merwedekanaal. Op de landpunt tegenover de fabrieken heb je als toeschouwer een fascinerend uitzicht op de fabrieken, de spoorbruggen, de elektriciteitscentrales Lage Weide en Merwedekanaal en al het passerend scheepvaartverkeer op het drukst bevaarde kanaal van Europa.

Het deel ten zuiden van de Muntsluis tot aan de volgende sluisen - de Noordersluisen - die het Merwedekanaal afscheiden van de kruising met het Amsterdam-Rijnkanaal ten zuiden van de stad, wordt

echter nauwelijks nog gebruikt door beroepsvaart. Het biedt veel ruimte voor recreatie. Het wordt vooral benut door roeiers, kanoërs en motorbootbezitters. De voormalige Stichtse Olie- Lijnkoecken fabriek is inmiddels omgebouwd tot grand café, bibliotheek, lagere school en wordt geflankeerd door nieuwe woningen. De oevers rond de Muntsluisen bruisen. 's Zomers worden de sluisseilanden massaal gebruikt als ontmoetingsplek door recreërende stadsbewoners. In het zuidelijke deel van de Utrechtse woonwijk Hoograven springt de herontwikkeling van de draadnagelfabriek Neerlandia aan de kanaaloever tot woningcomplex zeer in het oog. Ook in het voormalige schippersdorp Vreeswijk vinden aan het Merwedeka-

naal veel nieuwe activiteiten plaats. De hier gevestigde museumwerf voor historische schepen en tentoonstellingsruimten omringd door door het kanaal geïnspireerde nieuwbouw, toont het potentieel van deze waterweg. De aanlegplaatsen voor recreanten zijn in de zomer druk bezet, net als in de oude dorpskern van Jutphaas. De terrassen in Jutphaas en Vreeswijk zitten 's zomers vol.

De Muntsluisen bedienen nu weinig schepen. De oudste sluis kan niet meer gebruikt worden, er is een stuw in aangebracht. De tweede is nog wel operationeel, maar de bediening moet lang van te voren worden aangevraagd. Op de momenten dat de sluis handmatig wordt opengedraaid om een hotelboot voor de Jaarbeurs of een ander schip dit deel van het Merwedekanaal op te laten varen, trekt dit veel bekijks. Niet in het minst vanwege het goede uitzicht dat de bezoekers op het terras van café Kanaalzicht op dergelijke gebeurtenissen hebben. Ook zonder beroepsvaart van betekenis bruist het Merwedekanaal meer dan 120 jaar na de opening nog steeds volop.

Bronnen

- Baars, K.E., *Varend Vervoeren, Van Amsterdam tot de Rijn: honderd jaar Merwedekanaal* (Utrecht 1991).
 Brinkgreve, M., *Het Merwedekanaal* (Utrecht 1892).
 Buiters, H., *Fabriekswerk. Industrieel erfgoed in de provincie Utrecht* (Utrecht 1997).
 Buiters, H., 'Een motor voor groei? De transportrevolutie in de provincie Utrecht', in: *Jaarboek Oud-Utrecht 2014* (Utrecht 2014) 95-128.
 Dekker, D. 'Het kanaal van Amsterdam naar de Merwedē', in: *Periodiek Historische Kring Maarssen* 11 (1983) 77-79.
 Greup, G.M., *De Rijnverbinding van Amsterdam en haar geschiedenis* (Amsterdam 1952).
 Kamphuis, H.A., 'Tussen algemeen en plaatselijk belang: de verwerping van Tak van Poortvliets ontwerp-Kanalenwet in 1879', in: *Tijdschrift voor Waterstaatgeschiedenis* 9 (2000), nr. 1, 34-47.
 Van der Woud, A., *Het lege land, De Ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848* (Amsterdam 1987).
 Van der Woud, A., *Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland* (Amsterdam, 2006).



Fameus of afkeurenswaardig?

Een korte geschiedenis van de Utrechtse stadspompen

De geschiedenis van waterpompen in de stad Utrecht is slechts fragmentarisch overgeleverd, maar ze hebben gedurende tweeëneenhalve eeuw een belangrijke rol gespeeld in de drinkwatervoorziening van de bevolking. Miljoenen liters water zijn in die periode, voornamelijk door de vrouwen, in emmers naar huis gesleept. In deze beschouwing worden opkomst en teloorgang van de stadswaterpompen geschetst.

Volgens Nicolaas van der Monde, de 19e-eeuwse stadshistoricus, is het graven van waterputten 'eene der oudste vindingen van het menschelijk vernuft'. Op plekken zonder stromend water gingen mensen op zoek naar helder en gezond drinkwater. Dat vonden ze vaak bij zogenaamde 'wellen', plekken waar grondwater vanuit diepere grondlagen naar de oppervlakte opstijgt. De oudste waterputten in de stad Utrecht zijn gevonden in het Romeinse castellum ter plekke van het huidige Domplein en in de aanpalende nederzettingen.

Waterputten zijn door particulieren gegraven op eigen grond. Ze stonden bij kerken, kloosters, gasthuizen, maar er waren ook openbare putten die in opdracht van het stadsbestuur zijn gegraven en werden beheerd door de geburen, de bewoners van een buurt (een gedeelte van een stadswijk). Zo stonden bij het huizenblok de Teerling, op de noordoosthoek van het Catharijneveld, sinds de 15e eeuw twee 'stadsputten'. Behalve voor de omwonenden zullen deze ook een belangrijke functie hebben gehad voor bezoekers die de stad binnenkwamen via de Catharijnepoort. Dat gold met name voor handelaren die vee op de Neude of het Catharijneveld op de markt brachten. Beide putten zijn verdwenen bij de verbreding van de gracht rond de dwangburcht Vredenburg in 1532. Waarschijnlijk is daarna de put gemaakt die begin 17e eeuw wordt vermeld in de noordoosthoek van het Vredenburg, bij de kruising van Korte en Lange Viestraat. Rond 1650 telde de stad ongeveer twintig openbare waterputten.

Waterpompen

Het plaatsen van pompen op de openbare putten geschiedde in de meeste Nederlandse steden na het midden van de 17e eeuw. Dat had vermoedelijk te maken met het verbeteren van de pomptechniek in deze periode. Er waren regelmatig klachten over de vervuiling van het water in de open putten, die slechts met een borstwering en een dakje beschermd waren tegen stof en vuil. Er zouden zelfs mensen in putten zijn verdronken, hoewel verdronken? Een oud Utrechts volksverhaal vertelt dat lang geleden een Spaanse officier met zijn geliefde uit de Catharijnestraat in een diepe put verdwenen zou zijn. Het paar verdronk echter niet. Nog iedere nacht kon



Een waterput aan de binnenzijde van de stadswal tussen de Weerdpoort en de Catharijnepoort, 1650-1680.

□ TEKENING L.P. SERRURIER NAAR TEKENING UIT CA. 1650-1680 | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

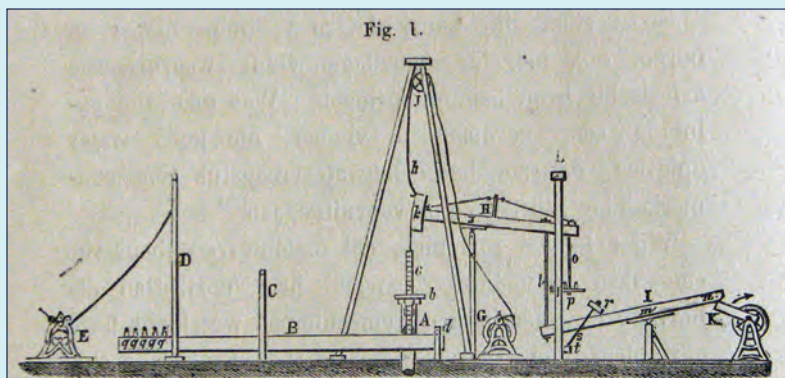
men hen in het water horen plonzen en spartelen. Wie het niet geloofde, moest maar eens in de stilte van de nacht gaan luisteren.

In één grote campagne, in de periode 1655-1660, zijn in Utrecht alle openbare waterputten dichtgemetseld en van een pomp voorzien. Zoals bijvoorbeeld op de 'kruisweg' van Catharijnestraat (1863: Willemstraat), Watersteeg (1890: -straat) en het Zand (1863: Koningstraat) in het latere Wijk C. Daar verrees in 1660 een hardstenen



De hardstenen waterpomp op het Geertekerkhof, ca. 1836.

□ ANONIEME PENTEKENING VAN EEN TEKENING VAN CORNELIS SPRINGER | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL



Bouwtekening van de boorinstallatie voor de diepboring op het Vredenburg.

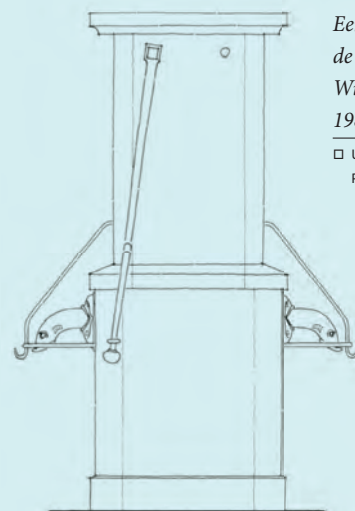
□ HET UTRECHTS ARCHIEF, ARCHIEF VEREENIGING TOT VERBETERING DER VOLKSGEZONDHEID, JAARVERSLAG 1876

pomp. De pomp was gebouwd naar hetzelfde model als de pomp in de Breedstraat, die tegelijkertijd opgeleverd werd. De romp bestond uit hardsteen, de zwengels waren van smeedijzer en de uitlopen van brons. De pomptuilen hadden de vorm van vissenkoppen. De geburen uit de Watersteeg, Catharijnestraat, Hamsteeg en Sloijersteeg (Florasteeg) betaalden tweederde van de bouwkosten, de stad Utrecht een derde. De buurtschout hield toezicht op het juiste gebruik van de pomp.

In de eerste periode na het 'stellen' van de pompen, werden er niet veel klachten vernomen over het gebruik ervan. En in de 18e eeuw werd Utrecht zelfs alom geroemd om het goede drinkwater afkomstig uit die stadspompen.

Koninklijk water

De beroemdste Utrechtse waterpomp was die op de Mariaplaats. Zo'n zeventig jaar lang heeft deze pomp 'echt Utrechtsch tafelwater' geleverd, dat vooral in



Een reconstructietekening van de waterpomp op de kruising Willemstraat-Koningstraat, 1985.

□ UIT HOOGENDOORN, WIJK C EN DE POMP, 1987

Amsterdam gretig aftrek vond. De aanleiding voor de populariteit van dit water was van koninklijke aard. Lodewijk Napoleon, tussen 1806-1810 koning van Holland, liet toen hij koning werd een van zijn medewerkers al snel op zoek gaan naar goed tafelwater. In september 1806 kreeg het Utrechtse stadsbestuur het verzoek van het hof om de koning in Den Haag dagelijks van een 'vat van het zuiverste water te voorzien'.

Natuurlijk wilde Utrecht gaarne aan dat verzoek voldoen en professor in de chemie N.C. de Fremery werd gevraagd om de 'gerenomeerdste Pompwateren naauwkeurig te examineren en van Zijne bevindingen aan de Heer President bericht te willen geven'. De Fremery voerde het onderzoek snel uit en kwam tot de slotsom dat de pomp bij het Gerechtshof ('de Hofpomp') aan de Korte Nieuwstraat het beste water leverde...

Vreemd, want het water uit de Mariapomp genoot al een veel oudere reputatie. Het is overigens goed mogelijk dat het aan het hof geleverde water toch gewoon uit de pomp op de Mariaplaats kwam. Toen koning Lodewijk Utrechts water ging drinken en daarmee pakkende reclame maakte voor dat water, zijn er onmiddellijk handelaren geweest die daar handel in zagen. De eerste was Charles Frederik Schmidt die het hof in 1808 naar Amsterdam was gevolgd en daar een 'bureau van inlandsche vlijt' was begonnen. In zijn prospectus maakte hij reclame voor: 'Utrechtsch Water: Word uit de zuiverste pompen, direct per nagtschuit, alle morgen versch aan 't Bureau gebracht...'

Aanvankelijk mocht het water gratis opgepompt en vervoerd worden. Toen daarover klachten kwamen van omwonenden, is er door het stadsbestuur een verordening uitgevaardigd die handelaren verplichtte een jaarlijks bedrag voor de afname te betalen. Daar werd volop de hand mee gelicht en de Mariapomp werd voortaan 's nachts met een ijzeren beugel afgesloten. Uiteindelijk is in 1845 met de Amsterdamse koopman D. van der Lingen een contract gesloten dat hem het alleenrecht verleende voor het oppompen en transporteren van het Utrechtse Mariapompwater naar Amsterdam. Hem werd vergund 'om tweemaal 's weeks telkens 300 groote waterkruiken te vullen'.



De met een houten keet ombouwde boorinstallatie op de noordoosthoek van het Vredenburg, 1878.

□ HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

Afkeurenswaardig!

In de periode 1800-1850 groeide de bevolking van de stad van 33.000 naar 47.000 en vervolgens tussen 1850 en 1900 explosief van 47.000 naar 102.000 inwoners. Dit had allerlei kwalijke gevolgen, bijvoorbeeld voor de drinkwatervoorziening. De bestaande riolering en de beerputten konden alle fecaliën niet verwerken: de bodem vervuilde in rap tempo. De meeste pompen, die het water van een diepte tussen de 4 en 7 meter ophaalden, pompten het verontreinigde grondwater als het ware rond. In 1877 en 1878 leverde wetenschappelijk onderzoek het bewijs dat meer dan de helft van de bijna 6.000 particuliere pompen onbruikbaar water leverde en bij de 60 stadspompen was dat zelfs 78 procent.

Het stadsbestuur reageerde nogal halfslachtig op de cijfers, maar nam uiteindelijk toch enkele maatregelen om het probleem in te dammen. Allereerst werden er meer pompen geslagen, die echter lang niet allemaal even goed functioneerden. De Vereniging tot Verbetering der Volksgezondheid geeft in haar verslag over het jaar 1876 als voorbeeld: 'de wateren, afkomstig uit verschillende pompen van eene buurt, eerst voor een paar jaren gebouwd, en die meer op schrijfkint dan op drinkwater gelijken. Een monster daarvan is in het advertentie-gebouwtje op het St. Janskerkhof voor ieder belangstellende ter bezichtiging gesteld. Het is afkomstig van den Zwarten Weg, aan de linkerzijde van den Amsterdamschen straatweg, juist voorbij den overweg van het Centraalspoor. Het verspreidt een zoo onaan-



De waterpomp bij de Willemstraat, ca. 1900.

□ FOTO (UITSNEDE) JOH. A. MOESMAN | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL



De ronde gietijzeren waterpomp aan de Blauwkapelseweg te Utrecht, 1932.

□ FOTO A. VAN DE POL | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

genomen reuk, dat het zelfs tot schuren en schrobben ongeschikt is en tot drinkwater volstrekt niet kan dienen. Als het gepompt wordt, schuimt het als zeepsop. De bewoners dier buurt zijn thans genoodzaakt slootwater als drank te gebruiken, dat, niettegenstaande het hoogst gevaarlijk is, toch nog oneindig beter is dan het welwater daar ter plaatse.'

Diepboringen

Een tweede oplossing werd gezocht in 'diepe putboringen'. Het stadsbestuur gaf opdracht op zoek te gaan naar water op grote diepte, dat vrij van verontreiniging zou zijn. De eerste 'diepboring' in 1867, op het Jacobikerkhof, verliep succesvol: op een diepte van 70 meter werd goed drinkwater aangetroffen. In 1868 werd de put van een pomp voorzien en in gebruik gesteld.

Het volgende project was de diepboring op de Neude. Na de start in september 1869 liep de boorkolom meerdere keren vast en steeds vond men geen bruikbaar drinkwater. Uiteindelijk stopte men in mei 1870 op een diepte van 152 meter en kortte men de buis in tot 115 meter: 'uit die diepte, grooter dan de hoogte van den Dom-



De monumentale waterpomp op de Neude, ca. 1910.

□ FOTO VERMOEDELIJK VAN JOH. A. MOESMAN | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELD MATERIAAL

toren, ontleent het eenvoudige pompje op het midden der Neude zijn water. Jammer, dat het niet altijd genoeg oplevert voor de behoefte der talrijke verbruikers, daar het slechts 3 liters per minuut geeft.'

Ondanks het niet zó succesvol verlopen Neudeproject, startte stadsboormeester H. de Graaf een grootse diepboring op het Vredenburg. In de verslagen zijn de vorderingen stap voor stap te volgen. Ze lezen als een spannend jongensboek:

'men begon de werkzaamheden op den 13^{den} Augustus 1872 [...] men schafte eene locomobiel van 14 paardenkrachten aan, zoodat het boren met stoom kon geschieden [...] tot den 16^{den} Oktober ging het boren zonder stoornis, toen men eene diepte van ruim 58½ meter bereikte; doch hier bleef de boor vastzitten [...] den 22^{sten} November begon men opnieuw te boren en was op den laatsten dag van het jaar 1872 tot 83 meters gevorderd.'

17 april 1873: 'men was vrij regelmatig tot 198½ meter gevorderd, toen de boor vastraakte en de ijzeren kabel, waaraan zij was opgehangen, afbrak. Het boren werd hervat tot den 4den Augustus, toen ten tweeden male, op eene diepte van ruim 265½ meter, de boor beklemd raakte en de kabel opnieuw bezweek.'

Het jaar 1874 'verliep geheel met aanhoudende, doch vruchteloze pogingen tot herstel, doch eindelijk in den laten avond van den 12^{den} Januari 1875, werden de boor, benevens enkele andere voorwerpen, die in de diepte verdwenen waren, naar boven gebracht'.

Januari 1876: 'nog steeds boort men rustig door, om aardlagen op te sporen, waarin goed water in genoegzame hoeveelheid te vinden is, terwijl de diepte, waartoe men is gekomen, meer dan drie en half maal de hoogte van den Domtoren bedraagt (369 m). Waarlijk, men moet eerbied hebben voor zulk eene volharding! De putboring op het Vreeburg alhier is de diepste, die in ons Vaderland is verricht!'

Er liep inmiddels een gerucht door de stad dat men druk doende was om de andere kant van de wereld te bereiken, maar... de boor liep in februari 1867 weer vast. In 1877 waren er vruchteloze pogingen om de boor weer in beweging te krijgen: 'in het begin van 1878 werd de arbeid aan de oude boorbuis opnieuw hervat. Zij werd echter niet met een gunstigen uitslag bekroond [...] op ultimo October, toen de werkzaamheden op het Vreeburg gestaakt werden, had de buis onveranderd haren onbewegelijken stand op 369 meters diepte behouden.'

Teloorgang

Het fiasco van de diepboring op het Vredenburg, die de gemeente veel geld had gekost, was mede oorzaak dat het stadsbestuur in 1881 een concessie verleende aan de *Compagnie des Eaux d'Utrecht* voor aanleg en exploitatie van een drinkwaterleiding, die op 31 maart 1883 feestelijk in gebruik is genomen. Dit betekende nog niet het onmiddellijke einde van de stadspompen: de meeste werden op de waterleiding aangesloten. Op moeilijk bereikbare plekken stelde men zogenaamde *bornes-fontaines* ('fonteintjes'), want het duurde nog decennia eer ieder huis aangesloten was.

De meeste pompen gingen vervolgens roemloos ten onder. De dubbele pomp op het kruispunt in de Waterstraat bijvoorbeeld stond hinderlijk in de weg voor het toenemende verkeer en werd in 1906 buiten werking gesteld. Men sloeg de hardstenen romp in stukken en gebruikte de brokstukken voor het verharderen van een weg. Andere pompen bleven soms nog tientallen jaren in werking. Slechts enkele voormalige stadspompen zijn nog bewaard gebleven, als decoratief element in het straatbeeld.

Bronnen

HUA, Archief van de Gezondheidscommissies te Utrecht, toegang 713-3, inv.nr. 12: Jaarverslagen 1870-1885.

HUA, Archief van de Vereniging tot Verbetering der Volksgezondheid, toegang 713-6, inv.nr. 3-2: Verslagen uit de periode 1874-1901.

Evers, G.A., 'Het vermaarde Utrechtsche drinkwater', in: *Jaarboekje Oud-Utrecht* 1926 (Utrecht 1926) 160-167.

Hart, P.D. 't, *Leven in Utrecht 1850-1914* (Hilversum 2005).

Hoogendoorn, Harm, *Wijk C en de pomp* (Utrecht 1987).

Monde, N. van der, *Geschied- en Oudheidkundige beschrijving van de pleinen, enz.* (Utrecht 1844).

Smit, Ester, *Romeinen rondom het Domplein* (Utrecht 2014).

Vliet, K. van, 'De Teerling omver geworpen', in: *Tijdschrift Oud-Utrecht* 81 (2008) 4-10.

Vliet, K. van, 'Op zoek naar het ontstaan van de Teerling', in: *Tijdschrift Oud-Utrecht* 81 (2008) 38-43.



Het visschen is in Utrecht bij jong en oud altijd in trek geweest. Het bewijs hiervoor levert de Utrechtsche visch-vereniging „De Zilveren Voorn“, die 30 Mei haar 25-jarig bestaan herdacht. Hierbij een kiek van het bestuur te midden van de bloemen.



In verband met het 20-jarig bestaan van deze Vischclub werden Zondag j.l. groote hengelwedstrijden gehouden in den Vaartschen Rijn en de IJssel bij Jutfaas, waaraan door verschillende vereenigingen uit het geheele land werd deelgenomen : Deze foto toont de deelnemers aan den wedstrijd, op weg naar Jutfaas.



En hier ziet men de visch-liefhebbers ijverig bezig om te trachten de argelooze dieren te verschalken. 't Gaat er nu om wie er de mooiste en zwaarste exemplaren zal weten buit te maken!

Aandacht voor het jubileum van Vischclub De Zilveren Voorn in Utrecht in Word en Beeld, 11 juni 1926.

□ NEDERLANDS VOLKSBUURTMUSEUM, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

Visschen

Recreëren kan ook längs het water: met z'n allen turend naar een dobbertje... Zo rond 1900 kregen arbeiders meer vrije tijd, zodat ze zich aan een hobby konden wijden. Harmonie- en fanfaremuziek, toneel, biljarten, voetballen en sportvissen, het verenigingsleven bloeide volop. Er werden talloze 'vischclubs' opgericht, die meestal verbonden waren aan een café. Daar werd vergaderd en daar vandaan vertrokken de leden in optocht naar het viswater om de competitie aan te gaan: wie vangt de grootste, wie vangt de zwaarste? De clubs hadden treffende namen als: Op Goede Hoop (een dames-visclub), 't Simmetje (een studentenvisclub), de Gouden Voorn, de

Zilveren Voorn, De Ruisvoorn, Ons Genoegen, 't Stekelbaarsje, de Witvisch, de Hengelsport en Hou je Rustig. En er waren er ongetwijfeld nog veel meer...

Na de Tweede Wereldoorlog zijn vrijwel alle clubs verdwenen of opgegaan in de *Algemene Utrechtse Hengelaars Vereniging* (AUHV). De vereniging beheert thans het viswater in de gemeenten Utrecht en Houten (inclusief Schalkwijk) en gedeeltes van het viswater in Nieuwegein, IJsselstein, Bodegraven, Kockengen en Breukelen. Ook de Loosdrechtse- en Breukeleveense Plassen worden beheerd door de AUHV. DG

Bronnen

Weekblad Utrecht in Word en Beeld.

<http://auhv.mijnhengelsportvereniging.nl>

De Varsity-winnaars van 1933 bij het erevlot: F. Moltzer (boeg), W.F.F. Oppenoorth, J.C.J. Storm van 's-Gravensande, W.A.P.E.L. Storm van 's-Gravensande (slag) en C.L. van Woelderren (stuurman).

□ ARCHIEF TRITON



Triton, Viking en Orca, roeien in Utrecht

Utrecht kent een rijke roeigeschiedenis die teruggaat tot het laatste kwart van de 19e eeuw. De drie nog bestaande verenigingen werken nauw samen, maar koesteren ook hun eigen identiteit en tradities.

Utrecht telt drie roeiverenigingen, twee studentenverenigingen en één open burgervereniging. De oudste vereniging, Triton, is opgericht in 1880, gelieerd aan het Utrechtsch Studenten Corps en telt 750 leden. Tot de oprichters behoorde Willem Einthoven, in 1924 winnaar van de Nobelprijs voor de Geneeskunde. In 1906 werd de burgerroeivereniging Viking opgericht, die nu 650 leden

heeft. De derde is Orca (700 leden), in 1970 ontstaan uit de fusie van twee studentenroeiverenigingen, De Batavier en Charon. De Batavier was aanvankelijk verbonden met studentenvereniging Unitas, Charon met Veritas. Beide waren lange tijd subverenigingen van Viking. Ze splitsen zich weer af in de jaren zestig, functioneerden vervolgens een aantal jaren zelfstandig, maar zagen zich door gebrek aan voldoende kaderleden, financiële middelen en behoorlijke huisvesting in 1970 gedwongen tot een fusie. De historie verhaalt van meer verenigingen (zie de tabel). Ook de universiteitssteden Groningen, Leiden en Delft kennen drie verenigingen, twee voor studenten en één open vereniging.

Sinds 1978 zijn de clubs gezamenlijk gehuisvest in accommodatie De Driewerf in Hoograven aan het Merwedekanaal. De slechte accommodaties van de afzonderlijke clubs en hun beperkte financiële middelen leidden in

samenspraak met de gemeente en de universiteit tot deze gezamenlijke huisvesting. Dat ging niet zonder slag of stoot. Wat voor buitenstaanders misschien logisch leek - het samengaan van Orca en Triton - was dat voor de clubs zelf allerm minst. Ze hechten sterk aan hun eigen identiteit en moesten al flink slikken bij het idee van een gedeelde kantine in het nieuwe gebouw.

Vanwege de groei van de clubs is de accommodatie sindsdien verschillende keren uitgebreid en nu beschikt elke club over goede, eigen voorzieningen waar ze hun eigen identiteit kunnen koesteren.

Burgers, ballen en knorren

Viking telt leden van 10 tot 80 jaar, even veel vrouwen als mannen en met een diverse achtergrond. De leeftijdsgroep tussen 20 en 30 jaar is er permanent ondervertegenwoordigd. Dat is de groep die studeert (en dan lid is van een studentenroeivereniging) of druk is met loopbaan en/of gezin. Hoewel het lidmaatschap van het Utrechtsch Studenten Corps sinds 1969 geen voorwaarde meer is voor het lidmaatschap van Triton, bestaan er wel lijnen tussen het corps en Triton. De mores van het corps worden wel niet meer zo strikt gevolgd, voor de niet-corporalen blijven de corpsleden toch de 'ballen'. Omgekeerd worden de niet-corporale roeiers 'knorren' genoemd.

Bij de corporale vereniging, dus ook bij Triton, zijn van oudsher de jasjes en dasjes gewoon, men hecht er aan

Bert Appeldoorn

Bestuurslid Stichting Documentatiecentrum Roeisport, ere lid van de U.R. V. Viking.

zich 'correct' te kleden. De knorren kenden in veel gevallen geen verenigingskleding naast hun sportkleding, hooguit een trui.

Ook bij het benoemen van boten kiest Triton een serieuzere uitstraling. Vaak worden boten genoemd naar ereleden of anderen die een voorname rol hebben gespeeld voor de vereniging. Bij Orca vinden we namen als 'Prof. Dr. Erelid' en 'Shunyi Yungi..wat een knor', terwijl Tritonboten vaak formele namen hebben als 'A.P. Nolet' en 'J.E.J. ten Berg'.

Overzicht Utrechtse roeiverenigingen

Naam	Jaren	Doelgroep	Loods	Bijzonderheden
Roei- en Zeilvereeniging	1862 - ??	studenten	onbekend	genoemd in <i>Studenten Almanak</i> 1862
Roei- en Zeilvereeniging Het Spookschip of De Vliegende Hollander	1869 - ??	studenten	onbekend	genoemd in <i>Studenten Almanak</i> 1869
De Vliegende Hollander	1872 - ??	studenten / burgers	Kromme Rijn	genoemd in <i>Studenten Almanak</i> 1873
Utrechtsche Studenten- roeivereniging Triton	1880 - heden	studenten	Kruisvaart (1880) Park Oog in Al (1923) Hoograven (1978)	
Utrechtsche Roei- en Zeilvereeniging Viking	1906 - heden	burgers en tijdelijk studenten (subgroepen/ -verenigingen)	Oude Rijn (1907) Keulsekade (1921) Hoograven (1978)	
Utrechtsche Roei- en Zeilvereeniging De Batavier	1912 - 1926	studenten	Oog in Al	verbonden met Unitas
Ulysses	1936 - 1937	studenten		idem, niet actief geworden
Charon	1945 - 1970	studenten	Zeehaenkade (1967)	verbonden met Veritas, subgroep Viking, afgesplitst in 1967
De Batavier	1956 - 1970	studenten	Oudegracht (1962) Zeehaenkade (1967)	subgroep Viking, afgesplitst in 1962
Orca	1970 - heden	studenten	Zeehaenkade Hoograven (1978)	fusie van Charon en De Batavier
Opopoi	1960 - 1973	studenten (vrouwen)	Zeehaenkade	verbonden met UVSV, in 1973 fusie met Triton

Veel gewoonten zijn voor beide clubs dezelfde geworden. Bovendien wordt er veel samen gedaan, zeker ook samen geroeid. Naast een gezonde sportieve ontmoeting is daarom het knorren- versus ballenverhaal vooral een thema bij de introductie, in liederen en bij het cabaret. Uit een in 2005 gehouden enquête onder Orca-leden bleek dat 45 procent lid zou worden van Triton als Orca niet bestond. Toch is er een bijzonder moment waarop je of voor de een of voor de ander bent: de jaarlijkse Varsity.

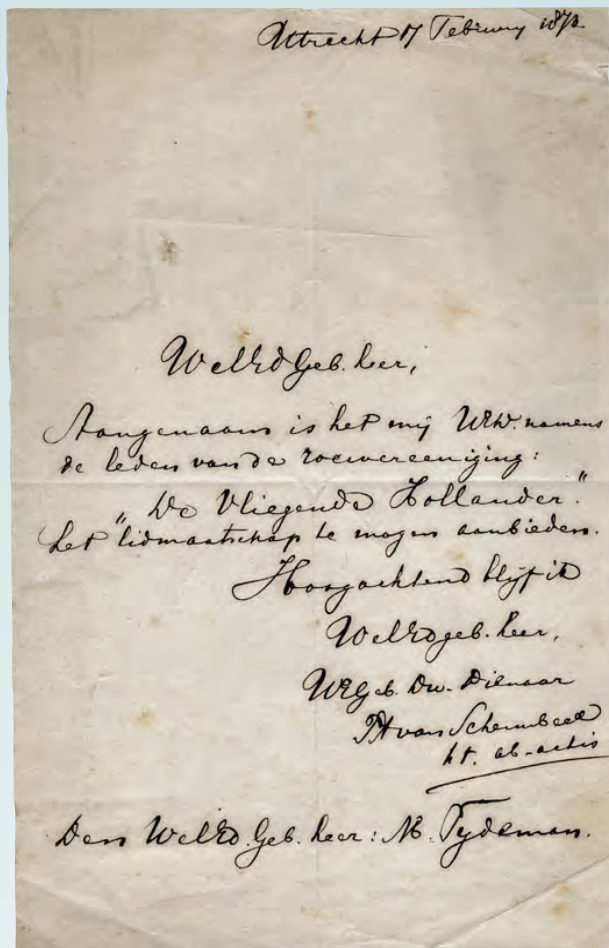
Nationale universiteitsroeiwedstrijden

Geïnspireerd door de jaarlijkse race tussen Oxford en Cambridge op de Thames organiseerden de roeiverenigingen Njord en Laga uit Leiden en Delft in 1878 de eerste Varsity (verbastering van *University*) op het Galgewater in Leiden. In 1882 nam Triton als derde vereniging deel en een jaar later werd de Nederlandsche Studenten Roeibond opgericht om het evenement verder uit te bouwen. De Varsity was voorbehouden aan de corporale roeiverenigingen.

De wedstrijd kent diverse nummers, maar het hoofdnummer is de wedstrijd van de Oude Vieren, waarin de clubs hun beste roeiers laten plaatsnemen. Winnen van dit nummer geeft sterrenstatus op de vereniging.

Triton heeft de Varsity vijftien keer gewonnen, maar de laatste keer was alweer lang geleden, in 1967. De ploeg bestond uit Erik Hartsuiker, Herman Rouwé, Tom Dronkert, Berend Brummelman en stuurman De Ruiter. Deze vier ging een jaar later ook naar de Olympische Spelen van Mexico. Hartsuiker en Rouwé hadden in 1964 in Tokio al brons gewonnen in de twee met stuurman.

In 1973 werd de Varsity opengesteld voor alle studentenverenigingen. De eerste knorrenclub die wist te winnen was Orca in 1980, nota bene in het jaar dat Triton zijn eeuwfeest vierde. Bij een deel van de supporters van corporale verenigingen leidde dat tot onsportieve reacties langs de kant die door de organisatie krachtig werden veroordeeld. Overi-

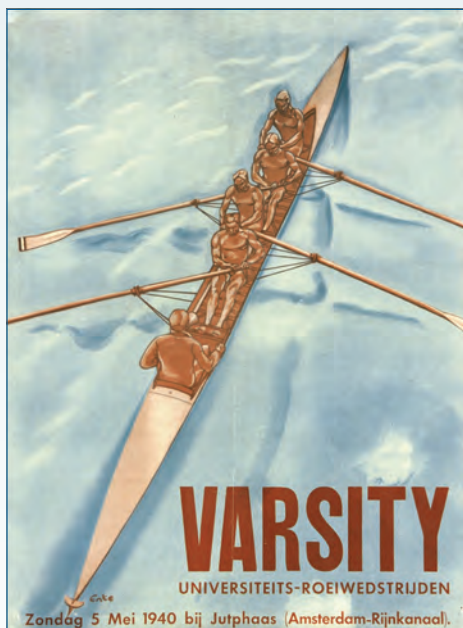


Briefje met uitnodiging lid te worden van De Vliegende Hollander, de eerste roeivereniging.

□ HET UTRECHTS ARCHIEF

Affiches Varsity 1940, 1941 en 1946.

□ ARCHIEF TRITON



gens deed Orca niet mee aan de verplichte ceremonies zoals het geven van een receptie en de kroegjool. Dat werd de club niet in dank afgenomen.

Orca won daarna nog vier keer, het laatst in 2004 met de roeiers Geert Cirkel, Bert Westerveld, Sjoerd Hamburger, Roy van Kessel en stuurman Merijn van Ooijen. Het feest werd corporaal gevierd, *de Volkskrant* zette als kop boven het verslag 'Zelfs de roeiers van Knorca vertonen nu brallerig gedrag'. Vanaf 2005 kwam de winnaar steeds uit Amsterdam (Nereus) of Rotterdam (Skadi).

De toezegging die Triton in de jaren veertig deed de organisatie van de Varsity op zich te nemen als deze in 'Utrecht' zou worden gehouden, heeft ze altijd gestand gedaan. In 1940 en vanaf 1946 is de Varsity op het Amsterdam-Rijnkanaal verroeid met uitzondering van 1971 toen de strijd plaatsvond op de Amsterdamse Bosbaan. Tot 1970 werd er gestart in Utrecht en gevaren tot Jutfaas, daarna op een traject bij Houten.

Roeien in soorten en maten

Orca en Triton tellen veel leden voor wie de sport en de vereniging in de eerste plaats gezelligheid betekenen. Er worden allerlei sociale evenementen georganiseerd, zoals (thema)feesten en wintersport, maar ook wedstrijden op het kanaal. Veel ploegen doen - weliswaar niet op topniveau - mee aan competities met andere verenigingen. Wie zich 'comporoeier' noemt, maakt daarmee de ingewijde duidelijk wat voor soort roeier hij is.

Voor beide clubs is de opleiding van roeiers en roeisters voor de (inter)nationale top een beleidsprioriteit. In het verleden zijn dan ook veel sportieve successen behaald. Voor maar liefst elf Olympische Spelen werden mannen en vrouwen van de huidige drie Utrechtse clubs geselecteerd. Ze behaalden vele finaleplaatsen en oogstten twee zilveren en drie bronzen medailles (zie kader). Naast deze successen waren er ook topklasseringen op Wereld-, Europese en Studentenkampioenschappen. De clubs behoorden meerdere malen tot de gelauwerden voor de jaarlijkse Utrechtse sportprijzen. Bij Viking is het aanbod van recreatief roeien groter, wat ook te maken heeft met de bredere spreiding in leeftijd bij die club. Het prestatief (top)roeien vindt vooral bij de junioren plaats. Als die gaan studeren, stappen ze bijna altijd over naar een studentenclub en dan blijkt hun achtergrond een perfecte basis om door te groeien naar de top. Triton en Orca hebben daar aardig wat sportieve vruchten van weten te plukken.

Het dagelijkse roeien gebeurt op het Merwedekanaal. Daarnaast zijn het 'rondje stad' via de Vaartsche Rijn, Singel en Oudegracht en een tochtje op de Kromme Rijn in trek. Verder doen leden van Viking, Triton en Orca mee aan tochten georganiseerd door andere verenigingen in het hele land, aan meerdaagse tochten in het buitenland en aan lange-afstandstochten met wedstrijd karakter.

Net als de andere verenigingen schuwt ook Viking bijzondere projecten niet. Roeiers van Viking slaagden er in 1977 in om - bij de tweede poging - Het Kanaal over te steken van Calais naar Dover. De club doet jaarlijks met meerdere ploegen mee aan de Elfstedentocht en organiseert zelf een prestatieve tocht van 90 kilometer door het Hart van Holland,



Bootslieden vader (Cor) en zoon (Wim) Heuvelman poseren met hulpje Jan voor de campagne 'Vakmanschap is Meesterschap' van bierbrouwer Grolsch.

□ FOTO PAUL HUF | ARCHIEF TRITON

waarvoor ook uit het buitenland belangstelling bestaat.

Twee keer per jaar, in december en januari, strijden de drie clubs op alle niveaus en in verschillende boottypes tegen elkaar. Dat zijn de zogenaamde *Bumpingraces*, die door respectievelijk Triton en Orca worden georganiseerd. De roeiers en roeisters dragen dan het clubtenu, terwijl de verenigingen zich ook onderscheiden door de clubkleuren op de bladen van de riemen en door de bootnamen. Bijna alle Vikingboten zijn vernoemd naar helden uit de Noorse mythologie.

Eigen bootslieden

Boten werden van oudsher gebouwd van hout en dat vereiste deskundig onderhoud. De eerste veertig jaar had Triton



In 1977 staken vier Vikings (Fred Tap, Peter Knapstein, Jos Steehouder en Walter Vermeulen) het Kanaal over van Calais naar Dover. Voor de 48 kilometer hadden ze 5,5 uur nodig, voor de laatste kilometer één uur!

□ ARCHIEF VIKING

Utrechtse Olympische roeimedaillewinnaars

1964 Tokio	Herman Rouwé en Erik Hartsuiker (beiden Triton) brons in twee met stuurman.
1984 Los Angeles	Marieke van Droogenbroek, Catalien Nelissen, Anne-Marie Quist, Wiljon Vaandrager en Marty Laurijsen (allen Orca), brons in dames-acht.
2000 Sydney	Elien Meijer (Orca), Marieke Westerhof (Orca), Tessa Appeldoorn (Viking), zilver in dames-acht.
2008 Peking	Roline Repelaer van Driel (Triton), zilver in dames-acht.
2012 Londen	Roline Repelaer van Driel, Anne Schellekens (beiden Triton), brons in dames-acht.

Hendrik van Essen in dienst om het beheer en onderhoud te doen. Hij werd in 1923 opgevolgd door Cor Heuvelman, die een groot vakman bleek. Voor Triton, maar ook voor Viking, bouwde hij vele boten. Zijn zoon Wim volgde hem in 1961 op en bleef voor de vereniging werken tot de verhuizing naar Hoograven in 1978. De kwaliteiten van vader en zoon Heuvelman kregen ook erkenning toen ze figureerden in een reclamecampagne van het biermerk Grolsch in de serie 'Vakmanschap is Meesterschap'. Vanaf 1978 ging Wim Heuvelman als ambtenaar van de gemeente werken voor de drie verenigingen samen. De derde generatie Heuvelman is belast met het beheer van de roeiaccommodatie.

Tegenwoordig worden boten van kunststof gemaakt. In Europa zijn *Empacher* (Duitsland) en *Filippi* (Italië) grote namen. Maar ook import van Chinese boten neemt toe. Het Utrechtse bedrijf *EuRow* van Rob Heeres, bootsman van Orca en Triton, krijgt uit het hele land opdrachten voor onderhoud en reparaties van roeiboten.

Ook Viking had eigen bootslieden in dienst. De eerste bootsman was Hendrik Oorlog, die in 1912 werd opgevolgd door Jan Nagtegaal. Diens zoon Albert stond later de botenbouwer Jacob Slegtenhorst bij die van 1943 tot aan zijn pensionering in 1970 maar liefst 39 boten voor Viking bouwde. Daarvan is er nog één over, de Jan Nagtegaal, die ceremonieel gebruikt wordt, bijvoorbeeld bij een (roeiers)huwelijk.



De Nationale Damesacht acht die op de Olympische Spelen in Sydney zilver behaalde met als slagenpaar de Orcanen Elien Meijer en Marieke Westerhof, daar achter van Viking Tessa Appeldoorn.

□ FOTO RAINER EMPACHER

Nieuw trainingswater gezocht

Vanuit de huidige locatie aan het Merwedekanaal zijn de stad, de Kromme Rijn en de Vecht via de Vaartsche Rijn goed bereikbaar. Maar roeiend Utrecht ziet toch met groot plezier het verder herstel van de Singel tegemoet. De recreatievaart is daar en in de grachten de laatste jaren wel fors toegenomen, maar tot nu toe levert dat weinig problemen op.

Absoluut problematische wordt het met het Merwedekanaal. De groeiende bebouwing richting het kanaal, de toenemende recreatie en een aantal nieuwe bruggen maken het Merwedekanaal steeds minder geschikt als trainingswater voor de wedstrijd ploegen. De situatie langs het kanaal voor de begeleiders die meefietsen is niet zonder risico's. Deze ontwikkeling kan negatief uitwerken op de topsportambities van Triton, Orca en - in mindere mate - Viking. Plannen om een roeibaan aan te leggen in de polder Rijnenburg zijn door de economische crisis stilgelegd. Toch zou daar of elders een oplossing gerealiseerd kunnen worden die vele belangen dient.



Opening van de gezamenlijke accommodatie in 1978.

□ ARCHIEF TRITON

Bronnen

- Appeldoorn, Frim e.a., *Eeuwig Viking, 100 jaar burgerroeivereniging* (Utrecht 2006).
- Berg, Johan ten, e.a., *Lustrumboek Triton 1880-2005* (Utrecht 2005).
- Berg, Johan ten, Leo van de Ruit en Ruud Stokvis, *125 jaar Koninklijke Nederlandsche Studentenroeibond* (z.p. 2008).
- Lustrumboekcommissie Orca 1970-1995 (Utrecht 1995).
- Lustrumboekcommissie Orca 1970-2005, *Lustrum 7* (Utrecht 2005).
- Winden, Chris van, e.a., *Orca 1970-1980, in 10 naar 100* (Utrecht 1980).



De sprengen van de Utrechtse Heuvelrug

De Zwitserse brug over de Kraaybeek.

□ FOTO ADRIAAN HAARTSEN

Sprengen, gegraven of vergraven beekjes, kennen we vooral van de Veluwe, maar ook op de flanken van de Utrechtse Heuvelrug zijn ze aangelegd. Niet om watermolens aan te drijven, maar om de tuinen en parken van buitenplaatsen op te sieren. Na een periode van verwaarlozing zijn de mooiste sprengen opgeknapt.

In het bos ten noordoosten van Driebergen ligt het langgerekte meertje De Fles. Van daar loopt een kaarsrechte, drie kilometer lange beek naar de Hoofdweg. Het beekje, het Lekkere Watertje, voedde vroeger de waterpartijen van het 17e-eeuwse landgoed Dennenburg. Beide wateren zijn gegraven: de Fles is een sprengkop en het Lekkere Watertje een sprengbeek.

Het aangrenzende landgoed Sparrendaal

stamt uit de 18e eeuw en kreeg een park in landschapsstijl. De uit Vlaanderen afkomstige industrieel P.J. van Oosthuysen kocht het landgoed in 1805. Kort daarna liet hij de rooms-katholieke kerk en twaalf woonhuizen bouwen die nu de kern van het dorp Rijsenburg vormen. Op het landgoed treffen we twee sprengbeken aan. De oostelijke ontspringt uit twee sprengkoppen bij zwembad De Zwoer: de Pannenkoek en de

Adriaan Haartsen

Historisch geograaf, publicist en adviseur landschap en cultuurhistorie.

Acaciavijver. De mooie sprengbeek die door deze vijvers wordt gevoed loopt een eindje door het bos en eindigt dan een beetje droevig bij een duiker onder de Arnhemse Bovenweg. De landschappelijk meest indrukwekkende sprengbeek is de iets westelijker gelegen Kraaybeek. De beek is fraai kronkelend aangelegd, met diverse vertakkingen en samenvloeiingen. Op markante plekken stonden theekoepels of 'berghuisjes'. Grote blikvanger was - en is dat ook nu nog - de 'Zwitserse brug' over de sprengbeek. De beek ontspringt bij de Grote Kom, een sprengkop die diep in het zand is ingegraven. Iets stroomafwaarts loopt de beek door de Kleine Kom en splitst zich in twee takken, waarvan er één wordt overspannen door de Zwitserse brug. Voorbij de brug komen beide takken bij elkaar, waarna een nieuwe splitsing volgt. Deze takken lopen nu rond een groot grasveld (de Bosweide), bij de Arnhemse Bovenweg komen ze weer bij elkaar. Het water gaat onder de weg door en komt uit in de Heidetuin, een mooi aangelegd park langs de beek.

Flanken van de Heuvelrug

De Utrechtse sprengen zijn niet, zoals op de Veluwe, aangelegd om watermolens aan te drijven. Het belangrijkste doel was de toevoer van water voor de vijvers en waterlopen in de parken van buitenplaatsen: het 'water tot vermaak' zoals dat op de oudste kadasterkaarten staat aangegeven. Dat het schone water ook gebruikt kon worden voor wasserijen en blekerijen was een bijkomend voordeel. Dit geldt ook voor de voeding van de vele kanalen die van de landgoederen naar de Langbroekerwetering en de Kromme Rijn liepen, zoals de Rijnwijcksche Wetering, het Kanaal door de Wulpenhorst, de Rodenbergsche Vaart en de Schippersvaart.

Verspreiding en toepassingen

We vinden sprengkoppen en sprengbeekjes aan de randen van grote zandmassieven. Dit zijn de grote stuwwallen in Midden-Nederland: de Veluwe, de Utrechtse Heuvelrug, de stuwwal van Nijmegen-Groesbeek en Montferland. In de duinen vinden we vergelijkbare halfnatuurlijke beekjes: die worden duinrellen genoemd. Soms zijn de beken helemaal gegraven, in andere gevallen is de bovenloop van een bestaande beek verlengd om het grondwater 'aan te tappen' en extra water door de beek te laten stromen.

In de tijd dat de sprengen werden gegraven moest alles nog met de hand gebeuren. Waarom heeft men zich al die moeite getroost? We kennen vier toepassingen waarvoor sprengen zijn aangelegd.

- 1 **Watermolens.** De meeste sprengen zijn gegraven om watermolens aan te drijven. In het Utrechtse kennen we deze toepassing eigenlijk niet. Voor zover bekend stonden er alleen watermolens op het Zwarte Water, ten noorden van de binnenstad van Utrecht en op de Biltse Grift. Beide waterlopen zijn echter geen sprengbeken.
- 2 **Wassen en bleken.** Sprengen en duinrellen werden gebruikt door wasserijen en blekerijen. Het schone kwelwater uit de ach-

terliggende zandmassieven was buitengewoon geschikt om de vuile was uit de omgeving te doen. Deze toepassing zien we ook langs de Langbroekerwetering en in Zeist. Op de topografische kaart van omstreeks 1900 zijn ten zuidwesten van Rijnsenburg twee blekerijen ingetekend. Een ervan lag op de plaats waar de Schippersvaart uit Driebergen uitmondde in de Langbroekerwetering. Deze Schippersvaart voerde het water van verschillende sprengen uit Driebergen en Rijnsenburg af.

- 3 **Watertoevoer voor kanalen.** Soms was het nodig om kanalen van extra water te voorzien. Het bekendste voorbeeld is het Apeldoorns Kanaal. Om de hoogste panden van dit kanaal van water te voorzien zijn ten zuiden van Apeldoorn twee nieuwe sprengbeken gegraven, de Vrijenbergerspreng en de Oosterhuiderspreng.
- 4 **'Water tot vermaak'.** Eigenaren van landgoederen en buitenplaatsen hebben dankbaar gebruik gemaakt van de watervoorraad in de zandheuvels om hun tuinen en parken op te fleuren met beekjes en vijvers. Het meest imposante sprengenlandschap in Nederland is te vinden bij Het Loo in Apeldoorn, met enkele tientallen grotere en kleinere sprengkoppen om de vijvers van deze grote buitenplaats van water te voorzien.

Vanaf de 17e eeuw werd de Utrechtse Heuvelrug een gewilde plek voor het aanleggen van buitenplaatsen. Aan de weg van Zeist naar Doorn ontwikkelde zich een aaneenschakeling van buitenplaatsen die in de 19e eeuw als de Stichtse Lustwarande bekend kwam te staan. Bij de chique huizen werden siertuinen en parken aangelegd. De tuinaanleg werd vaak bepaald door zichtassen, met als meest bekende voorbeeld de kilometerslange zichtas van Slot Zeist. Ook het water speelde een belangrijke rol in de aanleg van het park, zeker in de 19e-eeuwse parken die in landschapsstijl zijn aangelegd. Bij de vijvers, kanalen en beekjes in de parken werd dankbaar gebruik gemaakt van het kwelwater dat aan de voet van de Utrechtse Heuvelrug aan de oppervlakte kwam. Op sommige plekken kwelde dit grond-

water spontaan op, zodat de vijvers hiermee gevoed konden worden. Dit was onder meer het geval bij de buitenplaatsen Hoog Beek en Royen, Wolperhorst, Pavia, De Breul, Leeuwenburg en Beukenrode. Elders lieten de landgoedeigenaren of hun tuinarchitecten sprengen aanleggen. Soms gebruikten ze bestaande beekjes en verlegden die naar het noordoosten, zoals de Kraaybeek in Rijnsenburg. In andere gevallen zochten ze een lage natte plek op de heide of een bestaand ven, diepten dat uit en groeven vandaar een beekje naar de buitenplaats. Dit was bijvoorbeeld het geval bij Heidestein. Door het graven van zulke sprengbronnen of sprengkoppen stroomde extra veel grondwater toe dat via de sprengbeken naar de vijvers werd geleid. Vaak kregen de beekjes een meanderende loop (esthetisch zeer gewaardeerd

binnen de landschapsstijl) in de parken van de buitenplaatsen. Zo voedden de sprengen vanaf de 18e eeuw het watersysteem van vele landgoederen zoals Beerschoten, Vollenhoven, Bornia, Kraaijbeek, Dennenburg, Hydepark en Broekhuizen. Ook in ecologisch opzicht waren de sprengbeken interessant vanwege de goede waterkwaliteit van het kwelwater uit de Heuvelrug.

Verval en herstel

In de vorige eeuw zijn de dorpen op de Heuvelrug sterk gegroeid en veel van de buitenplaatsen konden niet meer onderhouden worden of kregen een andere bestemming. Geleidelijk verloren de sprengen hun functie en raakten in verval. Bovendien zorgde grondwaterdaling ervoor dat veel sprengbeken gedeeltelijk, tijde-



De Acaciavijver, sprengkop voor de oostelijke sprengbeek op landgoed Sparrendaal.

FOTO ADRIAAN HAARTSEN



Sprengkop De Fles van landgoed Dennenburg.

FOTO ADRIAAN HAARTSEN

lijk of helemaal droog kwamen te staan. De cultuurhistorische en ecologische betekenis van de ongeveer 24 sprengen was door verdroging, overkluizing, verwaarlozing en voedselverrijking sterk achteruitgegaan. Een onderzoek van F.J. Haver Droeze en J. Heij, uitgevoerd in opdracht van de provincie Utrecht, bracht de sprengen in 1985 opnieuw onder de aandacht. In het onderzoeksrapport beschreven zij de cultuurhistorische, landschappelijke en ecologische aspecten van 24 Utrechtse sprengsystemen. Daarna kwam er, mede door toedoen van Driebergenaar Ton van Zeijts, ook bij het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden belangstelling voor het onderwerp. Het hoogheemraadschap gaf in 2005 opdracht aan Grontmij/AquaSense om vijf sprengbeken in Driebergen en Doorn te onderzoeken en aanbevelingen te doen voor herstel. Dit herstel werd uitgevoerd en op 2 mei 2008 kon dagblad *Trouw* melden: 'De sprengen tussen Driebergen en Doorn liggen er weer prachtig bij'. Door de getroffen maatregelen is de ecologische waarde toegenomen. Bijzondere planten en diersoorten hebben hier weer een biotoop gekregen. Bij de sprengen komen onder meer alpenwatersalamander, poelkikker, verschillende soorten libellen, witte water-ranonkel en dubbelloof voor. Ook de ijsvogel laat zich hier geregeld zien. Belangrijker is nog dat de cultuurhistorische waarde is vergroot en dat de sprengen beter 'beleefbaar' geworden zijn. In 2008 is *Ton van Zeijts Sprengenvandeling* in Driebergen officieel geopend. Ook het Utrechts Landschap heeft een sprengenvandeling uitgezet (*Sprengenvandeling Zeisterbos*).

Literatuur

Grontmij | AquaSense, *Herstel sprengen Utrechtse Heuvelrug Vooronderzoek en voorstel uitvoeringsgerichte maatregelen*. In opdracht van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. (Amsterdam 2005).

Haver Droeze, F.J., m.m.v. J. Heij, *Kwaliteitsaspecten van water op buitenplaatsen en landgoederen in zuid-oost-Utrecht: een onderzoek naar de integrale relatie en kwaliteiten van de cultuurhistorische, de landschappelijke, de ecologische en de cultuurtechnische aspecten van oppervlaktewater op en nabij buitenplaatsen en landgoederen in het landschappelijk overgangsgebied van de zuidwestflank van de Utrechtse Heuvelrug* (Amersfoort 1985).

Menke, Henk e.a., *Veluwe beken en sprengen. Een uniek landschap* (Utrecht 2007).



Amficans tijdens een demonstratie bij de Weerdsloos, ca. 1968.

□ NEDERLANDS VOLKSBUURTMUSEUM, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

Autovaren

Een bijzondere demonstratie vond waarschijnlijk in 1968 plaats rond de Weerdsloos 'op-in' het water. Mevr. C. van der Sande maakte toen enkele bijzondere dia's van een promotieactie voor zogenaamde *amficans*: auto's die zich zowel op de weg als op het water kunnen voortbewegen. De amficar is een ontwerp van de Duitser Hans Trippel (1908-2001). Het voertuig is tussen 1961 en 1968 geproduceerd en haalde op de weg 105 km/uur en op het water zo'n 12 km/uur. De voertuigen waren prijzig. In een advertentie van Garage Lokhorst (Naarden) in het *Utrechtsch Nieuwsblad* van 15 januari 1966, staat de Amficar voor f 6.000,- tussen de Peugeot 404 (f 7.500,-) en de Alfa Romeo Sprint '64 (f 5.750,-) aangetekend. Het voertuig is tegenwoordig een geliefd verzamelobject. De vraag rest: waar zijn de amficans precies te water gegaan? DG



Bronnen

www.veenseoldtimerclub.nl

Utrechtsch Nieuwsblad, 15 januari 1966.

Oude opgebouwde woonschepen aan Hogelanden WZ. Dit soort woonboten streek voornamelijk neer in de jaren vijftig. Zij zijn schaars geworden.

□ FOTO CISCA DE RUITER

Drijvende herinneringen

Woonschepen op Utrechts water

Op verschillende locaties in de Utrechtse wateren vinden we woonboten of woonschepen. Vaak gaat het om oude vrachtschepen met een bijzondere geschiedenis. Neem de 105 jaar oude Christina, ooit onderdeel van de Vreeswijker zandwinningsvloot.

Honderd jaar geleden bruiste het van de bedrijvigheid op en langs de Utrechtse waterwegen. Houten, ijzeren en stalen schepen en scheepjes voeren af en aan. Er waren zeilschepen, stoomboten, de eerste motorschepen. Langs schuifelden diepgeladen schuiten met bakstenen, zand, tarwe, lijnkoeken of suiker of met onwelriekende drek uit de stadse poepdozen. Andere gingen schuil onder bergen stro, hooi of turf. Tuindersvletten vol groente of vee kwamen voorbij, salonboten met passagiers. Overzetpontjes gingen heen en weer. Ertussendoor laveerden onze Utrechtse pramen, scherp en slank, vol grachtenbagger. Rond de scheepswerven hingen prikkelende geuren van koolteer, houtteer en lijnolie.

Anno nu nu valt vooral de stilte op. Ladingen zijn gelost, vaarten gedempt. Op veel kades staan huizen en kantoren. De vrachtschepen vertrokken om nooit meer terug te komen. Vaarroutes worden alleen nog gebruikt door

plezierboten. Er is weinig dat herinnert aan het rijke scheepvaartverleden uit de tijd van onze grootouders of overgrootouders. Voor de schaarse aandenkens moeten we zijn op het water zelf, bij de woonboten.

Cultuurhistorisch erfgoed

Woonschepen liggen er niet zomaar. In de jaren vijftig heerste woningnood. Toevallig werden toen veel relatief kleine, onrendabele schepen uit de vaart genomen. Nog goed van kwaliteit werden ze voorzien van een opbouw. Als woonboot keerden ze terug naar hun uitvalsbasis, onder andere in Utrecht. Hun karakteristieke scheepsneuzen verwijzen naar de oude binnenvaart.

Rond de jaren zeventig arriveerde een nieuwe groep woonschepen. Wegens overcapaciteit aan laadruimte werden vrachtschepen weggesaneerd. Een deel werd woonschip. Het bewonen ervan paste bij de vrijheidzin in de nadagen van de flowerpowertijd. Een aantal van deze varende woonschepen ligt nog altijd langs de Keulsekade en de Fentener van Vlissingenkade. Zij lijken sterk op de vrachtschepen die zij ooit waren en roepen directe herinneringen op aan ons maritieme verleden.

Dat geldt ook voor de woonschepen die kort geleden neerstreken in de Parkhaven, de oude Veilinghaven die als historische haven is ingericht. In dergelijke havens liggen schepen die er nog het meest uitzien zoals in vroeger tijden. Oude woonschepen en hun verhalen herinneren aan de oude binnenvaart. Vergroeid geraakt met de stad maken zij, samen met oude fabrieken en kades, het voorbijgeplaatje

compleet. Helaas zal dit cultuurhistorische erfgoed alsnog verdwijnen. Oude woonschepen maken plaats voor drijvende nieuwbouwhuizen. Om nog iets ervan te bewaren, is het *Project Stalen Woonschepen Utrecht* opgezet. Daarin is een inventarisatie gemaakt van aantallen en typen woonschepen. Ook zijn individuele geschiedenissen achterhaald. De verhalen op schrift stellen is een volgende belangrijke stap. Door woonschepen uit de anonimiteit te halen, krijgen ze betekenis. Als voorbeeld het levensverhaal van de *Christina*, een oud opgebouwd scheepje dat zestig jaar lang lag afgemeerd aan het Merwedepantsoen.

Het verhaal van de Christina

Zo wordt de Christina waarschijnlijk herinnerd: een roestig casco met een haveloze opbouw. Door de roest en bladders heen kijkend, zien we eigenlijk een vriendelijk opgebouwd aakje met een stoere scheepskop en -kont. De Christina (17,10 x 3,74 m.), of *Eenhoorn* zoals ze op het laatst heette, is 105 jaar oud. Ze is gebouwd in Dodewaard bij Hendriks die bekend stond om zijn degelijke, mooi gelijnde aken. Christina's laadvermogen was 53 ton. Dergelijke aken vervoerden vaak zand, bakstenen en dakpannen.

Begin jaren twintig kocht Vreeswijker Adriaan Pieter van Dijk de aak nog als zeilschip. Ze heette *Janna Cornelia*. Van Dijk noemde haar naar zijn vrouw, Christina (Gerardina Johanna) Eikeleboom. Door de luikenkap en het dek ernaast (gangboorden) eraf te halen, maakte Van Dijk het schip geschikt voor de zandwinning. De Christina werd onderdeel van de Vreeswijkse zandwinningsvloot die toentertijd met 150 stuks de grootste baggervloot van Nederland was.

Woonschip Ora et Labora

30 mei verscheen het boek *Ora et Labora - van stoomboot tot woonboot*. Cisca de Ruiter beschrijft hierin het levensverhaal van de Ora et Labora, het oudste en markantste woonschip van Utrecht. Vijfenzeventig jaar lang lag het schip aan de Leidsekade. Nu ligt zij, gerestaureerd en wel, als varende woonboot in de Parkhaven. Veel van haar rijke historie is bewaard gebleven. Voor informatie of bestelling: www.dewittewaterlelie.nl.



De tjalk Martina (1902) aan de Fentener van Vlissingenkade is goed herkenbaar als vrachtschip. Binnenkort zal ook dit schip verdwijnen.

□ FOTO CISCA DE RUITER



Oude, varende woonschepen in de Parkhaven. Op de voorgrond ligt woonschip Ora et Labora (1903), bekend van de Leidsekade.

□ FOTO CISCA DE RUITER



De Christina (1911) als woonschip Eenhoorn aan het Merwedepantsoen in 2007. Let op de stoere akenkop en -kont.

□ FOTO CISCA DE RUITER



De Christina op de Lek in de jaren veertig. Schipper van Dijk hanteert de zandbeugel. Zoon Wolter bedient de lier.

□ COLLECTIE VAN DIJK

De Christina stamt uit de tijd dat zand met de hand werd gewonnen. Het werd van de rivierbodem geschraapt met een beugel, een soort ijzeren ring aan een lange stok waar aan een flinke katoenen zak was bevestigd. Via een lier werd de volle beugel binnenboord gehesen.

Van Dijk en zijn knecht (later zijn zoons Wolter, Adriaan en/of Pieter) moesten hard werken en maakten lange dagen. Het duurde gemiddeld vijf uur voordat het schip was gevuld. De volgende ochtend om zeven uur lag de Christina alweer te lossen bij de klant. Twee tot drie maal in de week bracht ze zand naar Utrecht. Afnemers waren onder andere de gemeente Utrecht, A. Kraal, Trip Bouwmaterialen, J. van Koten in het Ondiep, Jos v. Linden, Weber in de Gansstraat (de vader van Marianne Weber) en Volker Stevin aan het Amsterdam-Rijnkanaal.



Zoons Adriaan en Pieter (rechts) begin jaren vijftig. De Christina ligt in thuishaven Vreeswijk. Op de achtergrond ligt scheepswerf Buitenweg, later Museumwerf Vreeswijk.

□ COLLECTIE VAN DIJK

Zoon Pieter van Dijk vertelde dat de Christina regelmatig langs de Oude Rijn loste: 'Dat veroorzaakte een hoop deining. De woonboten langs de Billitonkade schommelden dan gezellig mee. Als de bewoners ons zagen komen, gingen ze maar boodschappen doen om niet zeeziek te worden.' Een groot deel van het geleverde zand zit nog altijd verwerkt in de stad, in gebouwen of onder het wegdek.

Kleine zandschipper

Van Dijk zeilde aanvankelijk met de Christina. Na een paar jaar kon hij zijn schip wat moderniseren met een 10 PK ABC-motor (Anglo-Belgian Corporation) voor de aandrijving van de zijschroef (lamme arm) en de lier voor de beugel. Wat een verbetering moest zijn, werd een ergernis. De motor, die eigenlijk al versleten was, haperde geregeld terwijl ook vaak de krukas brak. Geld voor een fatsoenlijke motor ontbrak lange tijd.

Tijdens de crisis in de jaren dertig werd het moeilijk voor kleine zandschippers als Van Dijk. In 1939 spaarde hij een knecht uit door oudste zoon Wolter, toen 14 jaar oud, aan boord te nemen. Het was mobilisatietijd waarin de Christina al snel werd gevorderd. Met twintig andere zandscheepjes werd ze voor de Nederlandse troepen ingezet als ponton voor een scheepjesbrug bij Woudrichem. Na gebruik werden de schepen lekgeschoten en losgegooid waarna ze zonken. Maanden later werden ze gelicht en opgeknapt, waarna ze weer in de vaart gingen.

Om Duitse inbeslagname te voorkomen, sloot Van Dijk zich aan bij de voedselvoorziening. Zoon Pieter, die als 6-jarig jochie meevoer, omdat er toch geen school meer was, herinnerde zich een voorval in de Utrechtse Veilinghaven: 'Er heerste honger en we moesten doorgedraaide prei en wortelen laden. Verschillende mensen kwamen een maaltje uit het ruim halen. Dat mocht eigenlijk niet, maar mijn vader liet ze hun gang gaan. Een inspecteur vulde voor eigen gebruik ook een zak. Toen kwam er een sterk vermaard jongetje die een redelijke wortel vond. Maar toen hij die wortel mee wilde nemen, sloeg de inspecteur het jochie weg. Mijn vader zei eerst niets en liet de man zijn zak vullen. Toen die weg wilde gaan, hebben mijn vader en broer hem er met zijn eigen zak van langs gegeven. Mijn vader verwachtte dat dit muisje een staartje zou krijgen. Maar er gebeurde niets. Die opzichter hebben we nooit meer teruggezien.'

Onderweg is de Christina verschillende malen beschoten. Op een gegeven moment vond Van Dijk het te gevaarlijk en legde het schip aan de kant.

Na de oorlog kwam de zandwinning weer op gang. De Christina werd voorzien van een knijper waarmee zand gemakkelijker en sneller van de bodem kon worden gehapt. Ook werd ze ingezet als overslagschip en vervoerde ze betonplaten bij de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal. Het bleef kruimelwerk dat Van Dijk met de inmiddels verouderde Christina verdiende.

Wonen aan de Merwedekade

In 1953 kocht schipper Bloemberg de aak voor zijn dochter en aanstaande schoonzoon, de heer Stekelenburg, die wegens woonruimtegebrek niet konden trouwen. Hij



De Christina in 1954 als woonboot Ridina aan de Merwedekade. Aan de overkant het nog lege Kanaleneiland.

□ COLLECTIE STEKELBURG

haalde het schip naar de Vaartserijn in Utrecht waar Stekelenburg met sloophout een woning erop bouwde. De mast degradeerde tot vloerbalk. De scheepsnaam veranderde in *Ridina*, naar Riet en Dina, de moeders van het stel.

Vanaf 1954 maakte het schip deel uit van het Utrechtse woningbestand nadat haar een vaste plek werd toegewezen aan de Merwedekade, het latere Merwedepantsoen. Dit was bekend terrein voor het schip dat hier zo vaak voorbij was gevaren.

In de loop der jaren werd het woonschipje een aantal malen verkocht en kreeg het de namen: *Amarella*, *Jij en Ik* en *Eenhoorn*.

In juli 2014 vertrok het woonschip uit Utrecht en met haar de herinneringen. Op haar plek verscheen een nieuwbouwark. Gelukkig ging het schip niet naar de sloop. Mede doordat haar geschiedenis door het Project Stalen Woonschepen Utrecht is opgetekend, krijgt ze een toekomst bij Museumwerf Vreeswijk. Weer Christina geheten zal ze daar, bij haar oude thuishaven, als tentoonstellingsschip het verhaal vertellen over de voorbije Vreeswijkse zandwinning. Tegelijk staat ze daar ter nagedachtenis aan Van Dijks jongste zoon Pieter, een geliefde Vreeswijker die vijf jaar terug overleed. En zo kent elk oud woonschip een eigen verhaal.

Bronnen

Archief

Register Scheepsmetingsdienst uit archief Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historische Bedrijfsvaartuig.

Literatuur

Rina Copier-van den End, *Vreeswijk en de zandwinning* (Nieuwegein 1996). J.E.A.L. Struick, *Utrecht door de eeuwen heen* (Utrecht/Antwerpen 1968).

Interviews

Oud-bewoners dhr. en mw. Stekelenburg, juli 2002; Pieter Albada, maart 2002; Annetje Enklaar en Joop Kalis, juli 2002; Bart Weggemans, juli 2002 en Bert van Seumeren, juli 2002.

Schipperszonen Pieter van Dijk, april, juli, november 2002 en mei 2009 en Wolter van Dijk, mei 2009.

Werfbaas Ton van der Heijden en directeur André van Schie van Museumwerf Vreeswijk, februari 2015.

Agenda

Lezingen Catharijneconvent

Rond de tentoonstelling *Het geheim van de Middeleeuwen in goudraad en zijde* over laatmiddeleeuwse kerkelijke gewaden organiseert Museum Catharijneconvent een aantal lezingen.

Enkele daarvan zijn voor leden van Oud-Utrecht gratis toegankelijk. Het betreft de lezingen van Casper Staal op **donderdag 18 juni** van 12 tot 13 uur over laatmiddeleeuwse processies in de stad en die van Richard de Beer op **zondag 28 juni** van 14 tot 15 uur over de manieren waarop de liturgische gewaden 500 jaar redelijk ongeschonden doorstaan hebben. Zie voor meer informatie en het volledige programma van lezingen en speciale activiteiten: www.catharijneconvent.nl

Voor bijwonen van de lezingen is reserveren noodzakelijk. Dat kan via info@catharijneconvent.nl of (030) 231 38 35. Over een speciaal voor leden georganiseerde (gratis) rondleiding over de tentoonstelling zie: www.oud-utrecht.nl/agenda

Vijfde Open Tuinendag

Op **zaterdag 27 juni** vindt de vijfde *Open Tuinendag Utrecht* plaats met speciale aandacht voor tuinen met een Frans tintje. Voorbeelden hiervan zijn de tuin van Grand Hotel Karel V met een standbeeld van koning Lodewijk Napoleon, Oudegracht 53-55 met Lodewijk XV-stucwerk in de gang naar de tuin, de tuin van de Pieterskerk (l' Eglise Wallonne) en Zuilenstraat 5 met zijn 'petit Grand Canal'.

Wie voor € 12,50 een passe-partout aanschafft, kan tussen 10 en 17 uur zo'n 40 particuliere tuinen en pandhoven en de binnentuinen van een aantal instellingen in de Utrechtse binnenstad bezoeken.

Het passe-partout biedt een programmaboekje, beschrijving van de locaties en plattegrond met looproutes. Het is vanaf 4 juni verkrijgbaar bij o.a. de VVV Utrecht (Domplein 9) of daar te bestellen: (0900) 128 87 32 of infovvv@toerisme-utrecht.nl. Meer informatie is te vinden op www.opentuinendagutrecht.nl.

Colofon

Tweemaandelijks tijdschrift - 88e jaargang nr. 3 / juni 2015 / ISSN 1380-7137

Deadline agenda nummer 2: 1 juli 2015

Een uitgave van de Vereniging Oud-Utrecht, vereniging tot beoefening en verspreiding van de kennis der geschiedenis alsmede het waken over het behoud van het cultureel erfgoed van stad en provincie Utrecht.

Losse nummers prijs: € 6,00. Verkrijgbaar bij Het Utrechts Archief Hamburgerstraat 28, Broese Stadhuisbrug 5, Bruna Nachtegaalstraat 83, Bruna Zevenwouden 220, Museum Catharijneconvent Lange Nieuwstraat 38 en Utrecht Toerisme Domplein 9.

Redactie Maurice van Lieshout (eindredactie), Leen Dorsman, Elisabeth de Ligth, Marion van Oudheusden, Joyce Pennings, Pierre Rhoen, Bettina van Santen, Kaj van Vliet **Redactie-adres** Postbus 131, 3500 AC Utrecht / redactie.tijdschrift@oud-utrecht.nl **Recensie-exemplaren** s.v.p. sturen naar Alexander Numankade 15, 3572 KP Utrecht **Bijdragen** Sturen aan de redactie, aanlevering via e-mail. Maximale omvang is 2.500 woorden inclusief noten en literaturopgave. Auteurs wordt gevraagd zich te houden aan de redactionele richtlijnen, verkrijgbaar via de redactie of in te zien op de website. Illustratiesuggesties zijn zeer welkom.

Ontwerp Jeroen Tirion [BNO], Utrecht **Druk** RotoSmeets Grafische Services

Vereniging Oud-Utrecht - Voorzitter H.A.H.A. (Heins) Willemsen **Secretariaat** Postbus 91, 3500 AB Utrecht / tel: 0647 980 928 / secretariaat@oud-utrecht.nl **Penningmeester** Postbus 91, 3500 AB Utrecht **Ledenadministratie** NL27 INGB 0000 575 520, Zoetermeer. U kunt zich als nieuw lid opgeven door een bericht te sturen naar Oud-Utrecht, Leiwater 67, 2715 BB Zoetermeer of naar ledenadministratie@oud-utrecht.nl. Schriftelijk opzeggen van het lidmaatschap kan vóór 1 december op hetzelfde (e-mail)adres. **Contributie** € 30,- per jaar (huisgenootlidmaatschap € 12,50 / jongeren tot 26 en U-pashouders € 17,50 / bedrijven € 50,-).

Leden van wie het e-mailadres nog niet bekend is, wordt verzocht dit door te geven aan ledenadministratie@oud-utrecht.nl.

Neem een gratis proefabbonnement!

Interesse in de geschiedenis van stad en provincie Utrecht?
Dan kunt u nu, gratis en zonder enige verplichting, een
proefabbonnement nemen op dit tijdschrift.

Het Tijdschrift Oud-Utrecht wordt uitgegeven door de
gelijknamige vereniging. Oud-Utrecht biedt haar leden ook
andere publicaties en activiteiten zoals een diepgravend
Jaarboek, een digitale Nieuwsbrief over de historische
actualiteit, een maandelijks Historisch Café, en jaarlijks
vele bijzondere lezingen, excursies en rondleidingen. Wilt u
meer weten kijk dan eens op www.oud-utrecht.nl.

Om meer geïnteresseerden kennis te laten maken met
Oud-Utrecht bieden we nu tijdelijk een proefabbonnement
aan voor de drie resterende nummers van de jaargang 2015.
Gratis en zonder enige verplichting.

Oud Utrecht

Lid worden

Als u daarvan gebruik wilt maken, stuur dan
vóór 1 juli een kaartje naar Secretariaat Oud-Utrecht,
Postbus 91, 3500 AB Utrecht of een e-mail naar
secretariaat@oud-utrecht.nl met de volgende tekst:

Ja, ik geef me op voor een gratis proefabbonnement.
Vermeld daarbij uw volledige naam, postadres en
e-mailadres.

Rond 1 augustus ontvangt u dan het eerste van drie
nummers van het tijdschrift.

hart
voor
historie
en
cultureel
erfgoed
in
Utrecht

Dit proefabbonnement geldt alleen voor adressen in Nederland.

Projectontwikkeling
Bemiddeling
Verhuur
Bouw

LISMAN
EN **LISMAN**
BOUW & VASTGOED



Laan van Vollenhove 2925 Zeist • +31 (0) 30 69 5 66 44 • www.lismanenlisman.nl