



Historische Kring Maarssen

VOOR AL UW TRANSPORTEN

**INTERNATIONAAL TRANSPORT-
EN LIJNDIENSTBEDRIJF**

H. van Elst & Zoon

**DIEPENDAALSEDIJK 10 MAARSSEN
TEL. 1298**

Orgaan van de „Historische Kring Maarssen”

(Opgericht 11 sept. 1972, goedgekeurd bij k. b. van 25 april 1973)

Verschijnt 4 x per jaar

Bestuur

Drs. D. Dekker, voorzitter
J. H. Sagel, secretaris
Schokkingstraat 17, 3601 XK Maarssen
Tel. : 03465-61457
N. van Tricht, penningmeester
giro: 2907376

Mevr. A. H. Hogenhout-Hofman
Mevr. S. W. Talen-Stoker
A. de Zwart
Mevr. J. G. Zwijns-Brink

Redactie

J. N. Servaas, D. Dekker en A. de Zwart
Redactie-administratie: J. F. Besier, Kemperstraat 2, 3601 WK Maarssen.

Raadhoven behouden, ook in 1818!

Nu men daadwerkelijk aan de restauratie van Raadhoven is begonnen en de geruchten over afbraak van dit 17de eeuwse gebouw verstomd zijn, is het in herinnering roepen van een oude aanslag op het voortbestaan van Raadhoven misschien interessant voor onze lezers.

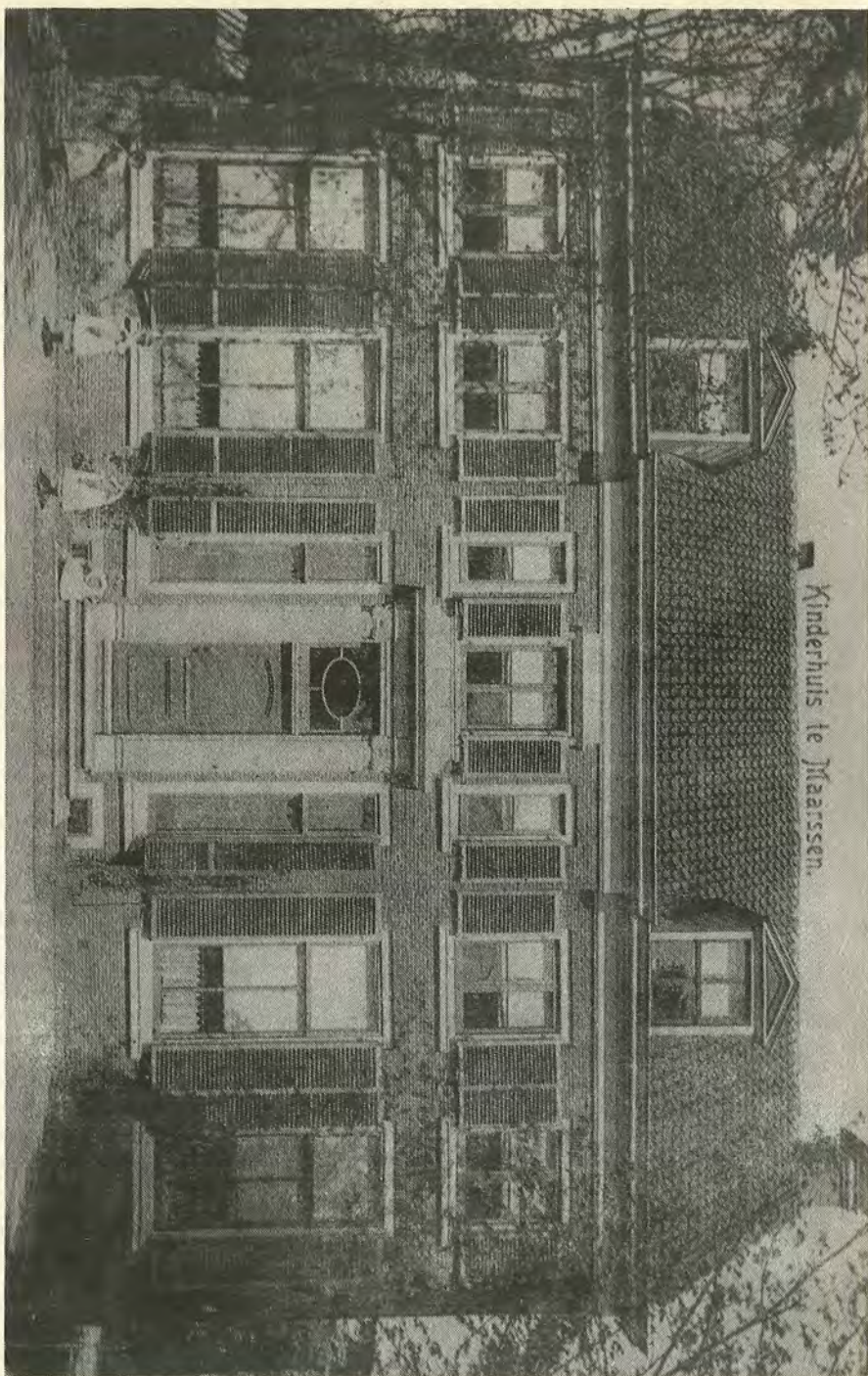
In de 4e jaargang no. 2 schreef onze voorzitter over Raadhoven en memoreerde daarbij, dat dit landhuis in het begin van de vorige eeuw enige jaren als "ledig huis" te boek had gestaan. Leegstand is voor eigenaars allesbehalve welkom voor de portemonnee. In de arme jaren van 1800-1830 staan vele huizen leeg. Slopingswoede is het gevolg. Vele landhuizen en gebouwen worden in die jaren met de grond gelijk gemaakt. In Maarssen sneuvelen op deze wijze o. a. : Diependaal, Daelwijk, Overtoom, Otterspoor, Elsenburg, Hoogevecht en Vechthoven.

I. Senator, eigenaar van Raadhoven wil in 1818 dit gebouw aan deze lange rij toevoegen. Hij moet daarbij echter rekening houden met de wet van 1814 "houdende bepalingen omtrent de sloping van gebouwen binnen Steden en Plaatsen". Kwam deze wet voor de reeds genoemde landhuizen te laat, voor Raadhoven trad hij echter op tijd in werking, want mede dank zij de inzet van de toen-

malige burgemeester van Nieuw-Maarsseveen, W. Huijdecoper, bleef Raadhoven voor afbraak gespaard, zoals uit de volgende correspondentie blijkt. I. Senator schrijft op 22 juli 1818:

"Wel Edele Achtbare Heer. Also ik voornemens ben, een der huizen, koetshuis en stal der buitenplaats genaamd Raadhoven staande en gelegen onder U Wel Edele Achtbare gemeente te Nieuwmaarsseveen, te doen amoveren (slopen, slechten) en ik ingevolge Art. 3 van het besluit van 25 Juny 1814 verplicht ben daar van aan U Wel Edele Achtbare kennis te geven, zo is deze tot dat einde strekkende, ik verzoek U Wel Edele Achtbare dus mij te willen opgeven hoe groot de borgtocht, derwelke ik ingevolge Art. 4, 5 en 6 van hetzelfde besluit moet fourneren (verschaffen of bijbetalen) zijn moet. En mij tevens te willen melden of U Wel Edele Achtbare genoeg neemt met Den Heer Moses van Weenen, derwelke zich daartoe wel heeft willen presenteren. U Wel Edele Achtbare antwoord afgagtende, heb ik de Eer mij met de meeste hoogachting te noemen, Wel Edele Achtbare Heer, U Weledele Achtbare Dienaar, Isaak Senator."

Op 28 augustus 1818 heeft I. Senator nog steeds geen antwoord ontvangen. Hij schrijft een



nieuwe brief, herhaalt zijn verzoek en dringt aan op spoedige beantwoording. De burgemeester, die als excuus kan aanvoeren, dat het verzoek tot afbraak eerst in de gemeenteraad behandeld moet worden, geeft het plaatselijk bestuur de nodige voorlichting. Volgens bewaard gebleven aantekeningen maakt hij gebruik van de volgende argumenten:

- 1) Hoewel over reparatie verschillend geoordeeld kan worden, bevindt Raadhoven zich geenszins in een bouwvallige toestand.
- 2) Het gebouw wordt door twee "fatsoenlijke" huishoudens bewoond, uitmakende samen acht personen. (N. B. Raadhoven stond dus in 1818 niet meer leeg).
- 3) Onze gemeente heeft "onder ongelukkige tijden die wij beleefd hebben door menigvuldig slopen veel geleden, daar men in die dagen de percelen niet goed kon verhuren en er toen geen wet tegen het slopen bestond".
- 4) "Dat het thans alhier gans anders gelegen is en, Gode zij dank, gene percelen onbewoond staan, maar integendeel te vergeefs gezocht worden, waarom de Heer Senator verzekerd kan zijn het perceel tegen een goede prijs te kunnen verhuren".
- 5) Dat toestemming tot slopen schadelijk is voor "derzelve bewoonders" en vooral schadelijk voor leveranciers als bakkers, slagers en ambachtslieden als timmerman, metselaar en schilders.

Het plaatselijk bestuur neemt een besluit, zoals de burgemeester wenst en deze schrijft op 17 oktober 1818 aan I. Senator de volgende brief:

"Nieuw Maarsseveen 17 October 1818
Mijnheer Ter beantwoording van U Edele missive van 28 Augustus l.l. waarbij U Edele mij te kennen gaf voornemens te zijn de huijzinge genaamd Raadhoven staande binnen dit dorp Nieuw Maarsseveen en daarvan een onmiddellijk gedeelte uitmakende te amoveren had ik de eer U Edele den volgenden dag te melden, dat ik den inhoud van U Edele missive aan het Gemeente Bestuur deezer plaats op derzelve eerstkomende vergadering zoude communiceren, en daarna U Edele te informeren, dat vernoemd Bestuur geen genoegen kan nemen met de kennisgeving van U Edele voornemen tot amovatie van gemeld gebouw, daar het zelve behoort onder dit waarvan in Art. 2 van het Bestuur van 25 Juny 1814 No. 60 word gewag gemaakt, en tot welke amovatie, expris consent van het plaatselijk Bestuur der Gemeente verijcht word, waarmede mij met achting noeme. Mijnheer U Edele Dienaar W. Huijdecoper."

Raadhoven bleef behouden en geniet nu de bijzondere aandacht van de Rijksdienst voor Monumentenzorg, die vooral geïnsponeerd is door de beschrijving van het vier-traveeën plafond, dat vermoedelijk omstreeks 1640-1650 is aangebracht. In een van de volgende afleveringen zullen we aan de hand van foto's op dit aspect en de architectuur in het algemeen nader ingaan.

Hans van Bommel.

Hoe leefde men in „die goeie ouwe tijd” van 1818 tot 1827 in Maarssen?

De titel wekt waarschijnlijk verwachtingen die niet waar te maken zijn, maar het Brievenboek 1818-1827 van de gemeente Maarssen draagt zo vele bouwstenen aan voor een petite histoire dat de wens om die goeie ouwe tijd te beschrijven, de vader van onze poging werd.

We hebben uiteraard geen foto's om een en ander te illustreren, doch de plaatsaanduidingen in de brieven en de namen van de inwoners uit die tijd zijn voor vele Maarsse-naars van nu zo bekend, dat de belichting sterk genoeg is om aan zo'n tijdsbeeld te werken.

Zo vonden op 28 maart 1818 de veertienjarige Hannes Broere en de twaalfjarige Evert

Ockhorst, toen zij in het gras liepen langs de grote straatweg naar Utrecht, in de omgeving van de Binnenweg, een beddientje zak met het lijkje van een jonggeboren kind van het vrouwelijk geslacht. De burgemeester stelt een grondig onderzoek in. Hij vraagt aan de vroedmeester en de vroedvrouw, of zij voor of na het vinden van het kind iemand hebben geholpen en aan de apothekers of zij een middel hadden gemaakt, dat gewoonlijk voor of na de bevalling werd gebruikt. Hij krijgt ontkennende antwoorden. Ook de getuige Jan Broere, de vader van Hannes, kan hem niet helpen bij zijn onderzoek. Deze had namelijk 's middags, toen hij op dezelfde hoogte van de straatweg op het land werkte,

drie vrouwen zien lopen, van wie de middelste "zeer gebrekkelijk ging". Broere kende die vrouwen niet, evenmin de man en de vrouw, die hij enige tijd daarvoor langs de kant van de weg had zien zitten. Daarom schrijft de burgemeester aan de rechter van instructie te Utrecht, dat waarschijnlijk passanten uit een andere gemeente het kind daar langs de straatweg in het gras hadden gelegd.

Het getal bedelaars in die goeie ouwe tijd is hoog. Het aantal brieven van de gouverneur aan de burgemeester, waarin hij verzoekt de bedelaars te arresteren, is eveneens groot. De gearresteerden moeten getransporteerd worden naar het gesticht te Hoorn. Ieder jaar worden de gemeenten aangeslagen voor een forse bijdrage om het gesticht in stand te houden. Maar daar is de Maarsseburgemeester Van der Vliet het niet mee eens. Hij schrijft op 14 december 1819 een brief aan de gouverneur van Utrecht, waarin hij opmerkt: "Ik kan niet onteenzin Mijn Heer de Gouverneur dat van de twintig bedelaars die het platteland aflopen er zeker twaalf zijn, die, als men ze dreigt dat ze naar Hoorn gestuurd worden, antwoorden: O, mijnheer daar zijn wij al geweest en daaruit ontslagen, want men kon ons daar niet houden. Bovendien blijkt dat de bedelaars die naar andere gemeenten worden geleid ter verdere transportering naar Hoorn, door diezelfde gemeenten worden vrijgelaten. De burgemeester vraagt daarom de gouverneur toestemming om het geld dat Hoorn vordert in de eigen armenkas te storten.

Op instigatie van de gouverneur komt er een maatschappij van weldadigheid met o. a. Backer van Leeuwen Vecht, Da Costa Gomez de la Penha van Luxemburg en Van Tuijll van Serooskerken van Ter Meer. In de subcommissie nemen zitting: de weleerwaarde heer Gerard van Nooij, aarts priester van het district Utrecht en pastoor van de R. K. gemeente van Maarssen, de weleerwaarde heer Dirk Terveen, predikant van de Hervormde gemeente te Maarssen en de Schout Theodorus van der Vliet.

Die Schout, de burgemeester, moet herhaaldelijk optreden als de bleek in de Nassaustraat wordt bestolen. Het wasgoed wordt dan meestal naar de Bank van Lening gebracht in Utrecht. In de nacht van 16 op 17 november 1819 is de dader de 22-jarige Abraham B., die in de Stokmanssteeg juist tegenover de bleek woont. De burgemeester noemt hem een slecht sujet die zich met niets anders ophoudt dan met dieverijen. Abraham, die volgens het signalement bleek en geel van

couleur is en mager, is voortvluchtig en waarschijnlijk bij zijn moei (tante) op Marken in de Nieuwe Gang.

Op 19 mei 1820 trekken 6 verlofgangers over de Langegracht en Zandweg naar Utrecht en laten daarbij een spoor van vernieling na. Zo hebben ze een winkelierster die op de Langegracht haar winkelgoederen met een schuurbak schoon stond te maken, met die bak in het gezicht geslagen en daarna de bak in de Vecht gegooid en een andere vrouw, die op een vlotje de was lag te spoelen in de Vecht, gedreigd met haar in de Vecht te gooien. We vermelden dit, zowel om de schuurbak (een bak in hokjes verdeeld voor de verschillende soorten schuurzand) als om het spoelen van wasgoed in de Vecht. Bij de Kleibrug over de Maarsseveensevaart hadden ze - komende van Tienhoven - de Joodse slagboom in stukken gebroken. De Joodse slagboom gaf bij de Klei- of Jodebrug de Sabbathgrens aan. Dat de mond van veldwachter Vermeulen "bloeijde", toen hij door de moeder en de zusters van Barend Meijer uit hun huis gegooid werd, is misschien minder vermeldenswaard. Barend wou niet van verlof terug naar de kazerne en Vermeulen had met een korporaal de opdracht gekregen hem van huis te halen.

Op 5 juli 1820 krijgt Baron van Rheede toestemming om het hek van zijn landhuis Vechtensteijn aan de Zandweg drie voeten naar voren te zetten.

Op 21 september 1820 krijgen de jongelingen Dirk van der Horst, Anthonie van Laatum, Jan Vredendaal en Gerrit van Rijn een proces-verbaal wegens het maken van "nachtgeruchten".

Theekoepels werden vroeger inderdaad gebruikt om thee te drinken. Dit bewijst een lijst van vermiste goederen, gemaakt na de diefstal in 1823 uit de koepel van de buitenplaats Leeuwen Vecht aan de Straatweg. Vermist werden: 1 blikken theestoof, groen met zwarte strepen - 1 koperen tangetje - 2 zwarte trekpotten met de onderschotel - 1 melkkan - 1 suikerpot - 1 spoelkom - 8 paar blauwe theekoppen - 2 rode trekpotten met onderschotel - 1 blauwe melkkan - 6½ paar porceleinen theekoppen - de tabak uit het kistje - 1 grote gebloemde suikerpot met deksel - 2 theedoeken.

Angstaanjagende snelheden van de diligence

Zo nu en dan kom je in het brievenboek een schrijven tegen dat een aanrijding op de straatweg beschrijft, veroorzaakt door het niet tijdig uitwijken van een voerman. De brief van 12 november 1827 aan de gouver-

neur spreekt door de ferme taal van de burgemeester het duidelijkst tot onze verbeelding. Hij schrijft naar aanleiding van wat de landman Gerrit van Schaik op 5 november overkwam, toen deze op zijn boerenwagen "beladen met menschen" 's morgens omstreeks 10 uur van Maarssen naar Zuilen reed. Toen hij ter hoogte van de buitenplaats Opburen (zie jg. 4 no. 2) kwam, naderde uit Utrecht de diligence, die bij het passeren de volle draf hield en geen duimbreed terzijde ging: "de boerenwagen haalde uit tot in de kant der sloot, was op het punt van omverre te vallen, doch is gelukkig, hetgeen alle verstand te boven gaat, staande gebleven. Het is ligtelijk te beseffen dat een ieder welke op de wagen zat van schrik was overladen, hetgeen evenwel niet afdeed dat noch de conducteur, noch de voerman van de diligence zich aan de gevolgen hunner onmenselijke daad stoorden maar al scheldende op genoemde van Schaik de weg vervolgden". Hoe groot de ontsteltenis was, blijkt uit de opmerking, dat door de ontroering bij de mensen op de boerenwagen, niemand in staat bleek te getuigen of de diligence de Brabantse of de diligence van L. Vermeulen was. De burgemeester spreekt van een "allerschandelijkste handelwijze van dit schrikverwekkende rijtuig, die menschen en paarden in doodsgevaar brengt".

Angst was er ook in Maarssen als een schip met buskruit door de Vecht moest komen. De burgemeester werd hiervan tijdig op de hoogte gesteld zodat hij de veldwachter langs alle in en buiten het dorp vastgemeerde schuilen en schepen kon sturen met de opdracht deze van vuur en licht te doen ontruimen. Op 30 oktober 1824 staat de veldwachter bij het aanbreken van de dag langs de Vecht. Hij, noch de burgemeester weet van welke kant het buskruitschip zal komen. Maar... de hele dag wordt vergeefs op het schip gewacht. Met grote ergernis herinnert de burgemeester zich, dat Maarssen in het afgelopen jaar al eens 4 dagen heeft moeten wachten voor het gevreesde vaartuig voorbijkwam. Hij getuigt van zijn boosheid in een brief aan de gouverneur en vraagt zich af waarom hem niet gemeld wordt van welke kant het schip zal komen, zodat de veldwachter zich bij de grensscheiding kan opstellen om zo het schip veilig door Maarssen te begeleiden en hij vraagt bovendien om meer nauwkeurigheid bij het vaststellen van de dag, waarop het buskruitschip zal komen, daar anders vele dorpingen uit angst voor onzekere gebeurtenissen in hun dagelijkse bezigheden worden belemmerd.

De burgemeester meent het goed met zijn dorpingen en schrijft of laat brieven schrijven, die in deze eeuw, na de invoering van de leerplicht, de betrokkenen zelf zouden schrijven. Herhaaldelijk doet hij dat voor Gerrit Klarenbeek of voor de halfbroers van Gerrit. De laatsten willen vrijgesteld worden van militaire dienst, omdat Gerrit eerst hier en later als koloniaal in Oost en West het land gediend heeft. Gerrit Klarenbeek, zoon van Justus Klarenbeek en Hendrikje van der Meiden, geboren 10 september 1797, was reeds op 16-jarige leeftijd bij het derde bataillon artillerie van de nationale milizie in dienst. Als hij 18 jaar is, gaat hij met het schip genaamd de Prins van Oranje naar West-Indië. Terug uit West-Indië gaat hij op 1 februari 1824 als fuselier met het schip Delphine, van gezagvoerder Boele, naar Batavia, waar hij op 18 mei '24 aankomt. Een jaar later, op 11 maart 1825, wordt hij als invalide opgenomen in het oudemanshuis te Semarang om vandaar uit, na vier jaar, op 31 maart 1829 naar Maarssen terug te keren. Deze informatie vinden we in de aanhef van een lange brief, waarin de burgemeester een regelmatige uitkering van het pensioen voor Gerrit bepleit. Hij schrijft deze brief aan de directie van de Nederlandsche Handelmaatschappij en al we dat lezen, denken wij onmiddellijk aan de ondertitel van Multatuli's Max Havelaar van 1860: "Op de koffieveilingen der Nederlandsche Handelmaatschappij"!

Als de drank is in de man... Dirk Dirkse heeft uit de herberg de Reizen-de Man op de Straatweg na een langdurig bezoek een blauw duffelse jas meegenomen, het eigendom van Hermanus van Os uit Vinkeveen. Volgens veldwachter Vermeulen heeft Dirk daarna "op verscheidene plaatsen in Maarssen een borrel gedronken" en kwam hij, met de jas over de arm, de herberg het Zwarte Varken van weduwe Ellenbroek binnen. Ook daar heeft hij jenever gevraagd en is even later weggegaan zonder de jas mee te nemen. De weduwe, die hem "ten halve verstaan hebbende dat hij naar Groenekan wilde vertrekken en in de stellige mening verkerende dat de jas zijn eigendom was, liet hem de jas ijlings nabrenghen". Men vond Dirk in het Maarsseveense Sluishuisje (mede een tapperij!). Bij de afgifte van de jas krijgt Johannes Jansen, de eigenaar van het Sluishuisje, de indruk dat Dirk weinig belang stelt in de jas. Maar, ongelukkig voor Dirk, komen even later veldwachter Vermeulen en de dienstknecht van

de Reizende Man, die hem al uren gezocht hadden, de taperij binnen. Dirk wordt gearresteerd en opgesloten. De burgemeester toont enig begrip voor Dirk's daad. Hij schrijft aan de Officier van Justitie: "Het is mij niet bekend of de onderwerpelijke persoon zich meermaals aan ongeoorloofde handelingen heeft schuldig gemaakt, doch mocht zulks het geval niet zijn, zo zou het mij aangenaam zijn, wanneer de vervolging op eene verzachtende wijze kon geschieden".

Erg verrassend is een brief over: telegraphen aan de 2e kapitein, eerste aanwezige officier te Naarden.

Telegraferen in 1829? Onze encyclopedie vertelt toch, dat pas in 1836, na de ontdekking van het electro-magnetisme, het eerste morse-schrijftoestel kwam? Wat heeft de burgemeester dan over telegraferen geschreven? Wel, hij heeft de tuinman P. Voorneveld bij zich laten komen, die volgens hem de enige man uit de hele omgeving is, die genoegzaam bekwaam is om de telegraafwerktuigen van de militaire ingenieur in Naarden te herstellen. Voorneveld werkt echter bij een ongemakkelijk heer, die hem zeker zal ontslaan als hij naar Naarden afreist. Daarom wil Voorneveld, die al vrij oud is, wel een lijst afgeven vermeldende alle stukken die bij een telegraaf behoren, maar hij kan Maarssen niet verlaten. Over welke telegraaf gaat deze brief nu? In 1790 kwamen de gebroeders Chappé met hun optische telegraaf die uit drie balken bestond en beweegbaar aan een stellage waren vastgemaakt. Met verschillende standen van die balken kon men een groot aantal tekens geven, die zo van station naar station werden doorgegeven. Was Voorneveld hiermee bekend of kende hij de eerste elektrische telegraaf van Semmering, die omstreeks 1810 in gebruik kwam? Deze bestond uit 35 draden welke tussen twee gebouwen gespannen werden en eindigden in even zoveel glazen vaten met aangezuurd water. In elk vat bevond zich een zuil van Volta. Hiermee werd elektrische stroom opgewekt, waardoor men 35 verschillende tekens kon geven.

Laten we ons verhaal beëindigen met nog wat dorpsroddel. We ontleen de gegevens uit twee brieven van de burgemeester aan de rechter van instructie te Utrecht. Uit de brief van 31 augustus 1825 blijkt dat Cornelis de W. verkering heeft met de weduwe R., die mogelijk 20 jaar ouder is dan hij. Van de weduwe vertelt de burgervader overigens dat zij ter goeder naam is en met uit werken

gaan haar brood moet verdienen en hog twee kinderen bij haar heeft. Over Griet K. is de burgemeester minder goed te spreken. Hij zegt dat haar bijnaam Griet Grabbel is en dat hij gehoord heeft dat zij van een zekere Saal uit Westbroek elf gulden heeft afgenomen.

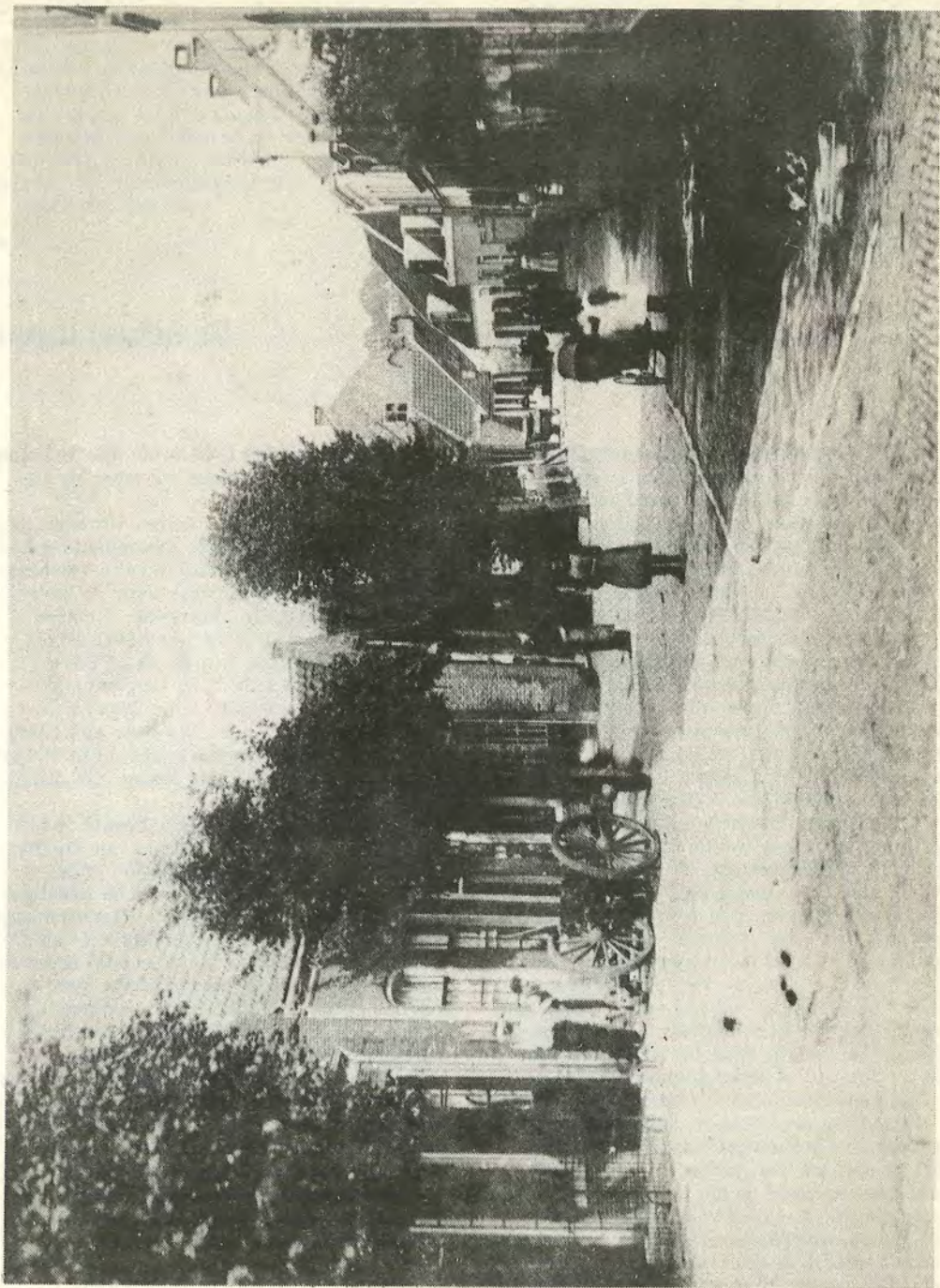
Nu spreken we niet zo maar van dorpsroddel! In verband met de vele diefstallen in de jaren 1824 en 1825 heeft de burgemeester vele Maarssenaars "gehoord". Zo hoort hij van een twistgesprek tussen Griet Grabbel en Anthonij van Latum, waarbij Griet gezegd moet hebben: "van die elf gulden heb jij een onderbroek en geld gehad en je zusster een jurkje voor het kind". Op het verwijt van Jan Meijer dat Griet bij de winkel Senéchal in de Kaatsbaan twee pakken kousen heeft gestolen, reageert Griet, in het bijzijn van veldwachter Vermeulen, met een poging de aandacht van die kousendiefstal af te leiden met: "Zeg Vermeulen, het gestolen lood van het dakvenster ligt onder de pereboom, wel 30 pond".

Burgemeester van der Vliet merkt in zijn brief met zekere voldoening op dat de meeste vereachte personen in Nieuw-Maarsseveen wonen en niet in zijn gemeente, Maarssen. Tevens wijst hij op de extra-moeilikheden die de politie ondervindt als zij tot arrestatie wil overgaan in de Kaatsbaan. Veldwachter Vermeulen kan immers op de linkerhelft van de Kaatsbaan niet arresteren, want de grensscheiding tussen beide gemeenten loopt in de lengterichting van de Kaatsbaan. De burgemeester: "Bij aldien de slechte huizen in Nieuw-Maarsseveen (bedoeld kunnen zijn de huizen achter het begin van de Nassaustraat, het zg. fort knokken, de huizen van de verlengde Kaatsbaan - nu Pieter de Hooghstraat - die van de Jodenkerksteeg en de huizen aan de linker kant van de Kaatsbaan) niet met wortel en tak worden uitgerooijd, men nimmer een goede politie kan hebben, alzo de ene des anders territoir niet mag schenden".

Dick Dekker.

Als toegift krijgt U een volledige brief te lezen. Het gaat daarbij over vliegende schuiten, schuiten welke door jagers te paard op het jaagpad langs het Zandpad werden voortgetrokken. U komt de benaming: Vliegende schuiten ook tegen in het artikel van E. J. Rinsma in dit nummer: De troeven van de trekschuit.

Aan de deken van het
Utrechtsche Volksschuitenveer



Maarssen, 31 augustus 1825.

Mijn Heer! De vliegende schuiten welke op den 29 en 30n dezer des nahiddags ten vijf uren van Amsterdam zijn gevaren, zijn met zoodanige harde gang door het Dorp gepasseerd dat bij aldien zulks alzo blijft continueren, niet alleen de wallen van dit dorp maar zelfs de huizen door de hevige beweging van het water (welke nog eenige tijd na hunne passage duurt) gevaar loopen van in te storten. Zulke handelingen moesten geen plaats hebben en het komt mij voor dat de schippers de magt behoorden te hebben

om zulks hune jagers te beletten en dan deze schippers zich daaraan niet bekreunen en de jagers zijn voor alle goeden raad doof, blijft mij dus niet anders over dan hun in de onmogelijkheid te stellen met dusdanige insolente handelingen voort te gaan en mij te beklagen ter plaatsen waar dit zal behoren, want het is niet genoeg dat om een gering aantal menschen te bevoordeelen aan een menigte anderen schade wordt toegebracht.
De Burgemeester van Maarssen
F. van der Vliet.

D.

De Achterstraat

Deze bijzondere (fraaie) foto van de Achterstraat van rond de eeuwwisseling zou dienst kunnen doen bij het artikel over hoe men leefde "in die goeie ouwe tijd". Ook hier liep de grensscheiding tussen Maarssen en Maarsseveen midden over de rijweg. De Achterstraat, nu Nassaustraat, en vroeger ook Achterdijk en Diependaalsedijk genoemd, heeft hier door de pomp (rechts), de bomen, het plaveisel en de kleding van de mensen het dorpse karakter zoals dat in onze verbeelding leeft als we die oude geschreven teksten uit de vorige eeuw onder ogen krijgen. Op de voorgrond zien we de uitloop van het plaveisel van de Kaatsbaan. Aan de linkerkant is de slagerij van J. Dorresteyn juist niet zichtbaar. Het eerste huis met ijzeren hek is het woonhuis van de wagenmakers Gijs en Kobus van Rooyen (nu Verdonk). Binnen het hek staat een lindeboom. De wagen staat voor de werkplaats. Dan volgt de pannen- en pottenwinkel van Nieman, met daarbij aansluitend zijn schilderswerkplaats. Het blinde muurtje waar we vervolgens tegen aankijken, is de ingang van een steeg, waar o. a. Klein, Kooiman en metselaar Knijf gewoond hebben. Dan volgen twee huizen onder één dak, het eerste is de kruidenierswinkel van De Mik, het tweede het woonhuis van familie De Wit. Bijna onzichtbaar door het geboomte volgt dan het brandweerhuisje. Misschien volgt er dan nog een huisje, maar in ieder geval ligt ongeveer op die hoogte de stink-sloot, die bij De Bleek behoorde, een grasveld aan de straatkant met een houten hek afgesloten, dat door de inwoners van Maarsseveen gratis gebruikt mocht worden voor het bleken van het wasgoed.

Als we daar aan het eind op de foto van links naar rechts willen, lopen we tegen de gemeente-aswag en aan. De hoge gevel, die daar boven uitsteekt geeft aan waar tot voor kort de Stokmansteeg begon. De huisjes die er schijnbaar tegenaan staan, zijn nu weggebroken voor de zoveelste parkeerplaats in Maarssen. Er zijn in de afgelopen jaren daar meer huizen weggebroken: de huizen van de Witte Buurt, waar omstreeks 1900 o. a. de gemeente vuilnisman Arie Soestbergen woonde. Het is dan ook zijn aswag en die daar op de weg staat. Ook de huizen van kachelsmid Mulder en de schoenmakerij Van Doorn zijn door slopershanden verdwenen. De vrouwen rechts staan ter hoogte van de bierbottelarij van Kouffeld (nu van Zoolingen). Meer naar voren op de foto vindt u het woonhuis van het hoofd van de Katholieke jongensschool B. C. Konst. Niet zichtbaar is het kleine poortje tussen zijn huis en dat van Jans Miltenburg, die de school schoonhoudt en in de middagpauze waakt over de jongens op de speelplaats. Het poortje is er nog en ook de uithollingen in de stenen, ontstaan door het slijpen van griffels. Langs de blinde muur die dan volgt en waar achter een tuin ligt, staat de dorpspomp. Hij doet romantisch aan, maar zijn "daarstelling" mogelijk gemaakt door een gift van burgemeester Huydecoper in het midden van de vorige eeuw, was bittere noodzaak na een vele slachtoffers eisende cholera-epidemie! (die goeie ouwe tijd).

D. D.

De troeven van de trekschuit

In ons blad wordt nogal eens herinnerd aan de rolpalen die eertijds langs het zandpad stonden: een voorziening ten behoeve van de trekschuiten op punten waar deze een "bolle" bocht moesten nemen. Bovendien kent iedereen die in de historie van de Vecht is geïnteresseerd, de afbeeldingen van trekschuiten op de platen van de buitenplaatsen. Ze horen er gewoon bij en zo is het ook: reizen over water was in het verleden – en in onze regio al helemaal – even natuurlijk als het leven zelf. Wellicht vanwege die vanzelfsprekendheid heeft de geschiedschrijving tot voor kort weinig aandacht aan de trekschuit besteed. Maar dankzij de vrij recente publicatie "Barges and Capitalism" door Jan de Vries (zie bronvermelding) weten we er nu veel meer van.

We hebben uit deze zeer uitvoerige publicatie een artikel samengesteld voor ons blad. We stuiten immers in de Vechtstreek op drie trekvaarten: die van Amsterdam naar respectievelijk Utrecht, Weesp en – via Muiden – naar Naarden. Samen vormen deze een belangrijk onderdeel van het gehele trekvaartstelsel in het noorden en westen van ons land. De lijn Amsterdam-Rotterdam was echter het drukst bevaren. De historische documenten openbaren een grootschalig, hoog georganiseerd systeem van passagiersvervoer over speciaal daarvoor aangelegde kanalen. Het trekvaartstelsel ontstond in het midden van de zeventiende eeuw. Het was bedoeld als een vervanging van het passagiersvervoer per zeilschip over kronkelige rivieren. In het midden van de negentiende eeuw moest de trekschuit, die het vaderland twee eeuwen trouw had gediend, het afleggen tegen de spoorwegen, waarvan de aanleg met de lijn Amsterdam-Haarlem in 1839 een aanvang nam.

Het begin

Vanouds heeft men zich – in tegenstelling tot andere delen van Europa – in de Lage Landen vrij gemakkelijk kunnen verplaatsen. Het doolhof van natuurlijke waterwegen in ons Delta-gebied plus de drukke havens van de talrijke steden, boven de reizigers een overvloed van reismogelijkheden. In de late zestiende en vroege zeventiende eeuw begon men deze overvloed te reguleren. De steden wilden afrekenen met de traagheid en onberekenbaarheid van de diensten per zeil-



schip over de vaak zeer bochtige rivieren. De koets vormde nog geen wezenlijk alternatief: daarvoor was het stelsel van in hoofdzaak ongeplaveide wegen geheel ontoereikend. Zo begonnen de steden na de ergste jaren van de Hollandse revolutie met hun belangrijkste handelspartners te onderhandelen over de stichting van een regelmatige en gereglementeerde vervoersdienst. De bedoeling was om te komen tot bilaterale overeenkomsten, waarbij elke stad een bepaald aantal schippers zou aanstellen. Deze zouden tesamen het alleenrecht uitoefenen om goederen en passagiers tussen de kontrakterende steden te vervoeren. Karakteristiek voor deze overeenkomsten was dat de door de steden benoemde schippers bij toerbeurt de geplande diensten zouden vervullen. Vandaar dat ze beurtveren heetten en de schippers beurtschippers. Het idee was niet nieuw. Reeds in de vijftiende eeuw schijnt Amsterdam dergelijke overeenkomsten met Utrecht en Dordrecht te hebben afgesloten. Maar pas na 1580 werden deze overeenkomsten talrijk. De oudst bekende pogingen van Amsterdam om zijn transportverbindingen te ordenen – met Haarlem – dateren van 1520, maar een werkelijk beurtveer ontstond pas daar in 1598. De regelmatige verbindingen tussen Amsterdam en Utrecht – via Ouderkerk en Abcoude en vanaf Nieuwersluis over de Vecht – kwam al twee jaar eerder op gang: per dag vertrokken twee zeilschepen in beide richtingen. Als aanvulling op de beurtveren leverde de

vroege zeventiende eeuw ook de instelling op van marktschepen. Deze verbonden de dorpen in het achterliggende platteland met de steden. De juridische hoedanigheid van de dorpen samen met de aard van het verkeer tussen dorpen en steden had tot gevolg dat de normale beurtveer-overeenkomsten niet voorzagen in de behoeften van het transport van het platteland naar de stad. Daarom regelden de steden ook de benoeming van de schipper in een bepaald dorp, die het uitsluitende recht kreeg om dorpsbewoners en hun goederen op marktdagen naar de stad te vervoeren. Deze instelling van marktschepen is ook in de Vechtstreek van groot belang geweest met het oog op de leveranties van agrarische en nijverheidsprodukten aan steden als Amsterdam, Utrecht, Naarden en Hilversum.

Van Amsterdam naar Naarden en Weesp

De plannen tot verbetering van het personenvervoer ontstonden in een periode van een snelle uitbreiding van de bevolking die weer samenviel met de explosieve groei van de Hollandse economie van de Gouden Eeuw. Overal voelde men de behoefte aan vervoer dat doeltreffender was dan het bestaande. Zo onderhielden bijvoorbeeld twee zeilschepen de dienst tussen Utrecht en Leiden in beide richtingen. Ze volgden de loop van de Oude Rijn, een afstand van 57 km. Eén boot vertrok 's morgens uit Leiden als daar de stadspoorten open gingen en werd dezelfde avond in Utrecht verwacht. De tweede boot vertrok 's middags uit Leiden en moest de volgende ochtend in Utrecht zijn, als daar de stadspoorten opengingen... Dit duidt op een reistijd van 14 tot 18 uur en op een gemiddelde snelheid van op zijn mooist 4 km per uur.

Volgens de Engelse reiziger F. Moryson die in de negentiger jaren van de zestiende eeuw veel door Europa reisde, was dit vervoer overigens niet duur. Het bestaan van de natuurlijke waterwegen maakte bijna overal goedkoop transport mogelijk. Dit schijnt ook de tarieven van de koets laag te hebben gehouden. Moryson betaalde in 1593 op zeilschepen gemiddeld 2,7 en voor de koets gemiddeld 3,9 penningen per km. Niet de prijs dus, maar de traagheid die - nog versterkt door slechte weersomstandigheden als storm, tegenwind en vorst - leidde ertoe dat men naar verbetering streefde. De gedachte aan trekvaarten kwam op en kreeg gestalte. De hoofdstad die in de dertiger jaren van de zeventiende eeuw meer dan 100.000 in-

woners telde en snel naar het niveau van 200.000 groeide, wenste toen eveneens uitbreiding van het vervoer in oostelijke richting. Ook militaire factoren speelden hierbij een rol. Naarden en Weesp fungeerden niet alleen als toegangspoorten naar de oostelijke provincies, maar ook als vestingen tegen de dreiging van Spaanse invasies. Deze steden stelden zelf ook prijs op een goede verbinding met Amsterdam, zonder welke ze in economisch opzicht zeker achteruit zouden gaan.

Er waren dus drie motieven om op het trekvaartensysteem over te stappen. Belangrijker dan de wens om snel te kunnen reizen was de behoefte om over een vervoerssysteem te beschikken waarop men het hele jaar door kon vertrouwen en dat minder kwetsbaar was dan de diensten per koets en zeilschip. Tenslotte heerste in het algemeen de opvatting dat de trekvaart de handel zou stimuleren.

Het trekvaartsysteem betekende geen vernieuwing in technologische zin. De samenstellende delen: paarden, schuiten en kanalen, waren niet iets nieuws, jaagpaden langs een kanaal evenmin. De toegang van sommige havens was reeds in de zestiende eeuw van een jaagpad voorzien. Bestaande elementen werden benut om een geregelde, betrouwbare, gerieflijke en goedkopere verplaatsing van een groot aantal passagiers mogelijk te maken over een uitgebreid netwerk van - meestal aangelegde - waterwegen.

De opbouw van het trekvaartsysteem

Zowel in de zuidelijke als in de noordelijke Nederlanden ontstond er een trekvaartsysteem. De aanleg van de trekvaarten in de Republiek geschiedde in twee golven, waarin de eerste de periode 1632-1647 beslaat. Het begon met de verbinding Amsterdam-Haarlem over een bijna perfect recht kanaal. Deze verving de dienst per zeilschip over het IJ en het Spaarne. Het jaagpad was tevens een directe wegverbinding. Deze verving de oude route over de dijk van de kronkelende oever van het IJ. De reeds genoemde trekvaart-verbindingen tussen Amsterdam en Naarden en tussen Amsterdam en Weesp ontstonden eveneens in deze periode. Maar er kwamen ook verscheidene andere projecten tot stand, onder meer de rekonstruktie door Utrecht van de Vaartserijn in 1649, een kanaal dat de stad verbond met de Lek. Een verklaring van het hiaat in de aanleg van trekvaarten van 1648 tot 1655 is moeilijk te geven. Een direkt verband met de eerste

Engelse oorlog is niet te leggen. De tweede golf beslaat het tijdvak van 1656 tot 1665. De verbinding van Holland en Utrecht met Friesland en Groningen - de noord-zuid verbinding dus - vond plaats over de Zuiderzee, die zeer druk werd bevaren. Maar de verplaatsing van oost naar west in Holland gebeurde nog steeds ouderwets: over de Oude Rijn met zeilschepen. Om hierin te voorzien kwamen Leiden en Utrecht in 1661 overeen om dwars door Holland een kanaal te graven. Na veel geharrewar koos men tenslotte als route toch de Oude Rijn die zodanig werd verbeterd, dat hij als trekvaart kon dienen.

Waarschijnlijk maakte de tweede Engelse oorlog, die een ernstige economische teruggang meebracht, een einde aan de aktiviteit in de aanleg van trekvaarten. Maar na de oorlog herleefde de trekvaart-konstruktie toch niet: bijna alle routes die mogelijk winstgevend konden zijn, waren aangelegd. Diensten per koets vulden de enkele gaten op die er nog in zaten. Intussen hadden 22 steden van de Republiek meer dan drie miljoen gulden uitgegeven voor de bouw van 415 km trekvaart. De totale lengte bedroeg 658 km en er waren maar zeer weinig bevolkingscentra niet op het systeem aangesloten. Het trekschuitenvervoer viel bij binnen- en buitenlandse reizigers goed in de smaak. Een Nederlandse dichter vertolkte zijn waardering als volgt:

"Wie kan de vinding van den Trekschuit ooit waarden?
Men reisde als zat men thuis, geen schokken, draaijen, keren
Ontrust het lichaam, 't zij men vaart bij dag of nacht,
Men vindt al slapende zich op zijn plaats gebracht."

De beurtveerdiensten

De eerste beurtveren dateerden van veel vroegere tijden, maar de grote expansie vond in de zeventiende eeuw plaats. Deze uitbouw van de beurtveerdiensten viel samen met de opbouw van het trekvaart-netwerk tussen 1630 en 1665. De beurtveren vervoerden voornamelijk vracht en ook wel passagiers, zowel per zeilschip als per trekschuit. Deze beurtveerdiensten straalden vanuit alle belangrijke steden uit. Het waren vaak belangrijke schakels die een aanvulling vormden op de trekschuiten. Weliswaar bereikten ze niet de regelmaat en betrouwbaarheid van de trekschuit, maar hun diensten waren frekwent. Een voorbeeld van een dergelijk beurtveer was het 's Gra-



velandse veer, dat in de zeventiende eeuw werd ingesteld en omstreeks 1930 beëindigd. Zo zien we op de Vecht alle genoemde typen vervoer. Ten eerste de marktschepen, die de dorpen verbonden met de marktsteden. Ten tweede de beurtveren: intercity-verbindingen tussen Amsterdam en Utrecht en hun belangrijkste handelspartners, waaronder steden en dorpen. En ten derde het personenvervoer per trekschuit. Naast dat alles werd in de decennia na 1665 geleidelijk aan ook een heel netwerk van postkoetsroutes gekreëerd. Dit bestond niet alleen uit binnenlandse lijnen, maar ook uit diensten naar het buitenland. Eerst omtrent het midden van de achttiende eeuw kon men van een zekere volwassenheid van dit stelsel spreken.

Toch werd in het algemeen slechts een spaarzaam gebruik gemaakt van de koets. De combinatie van ongeplaveide wegen, herhaaldelijk oversteken van waterwegen per pont en ongemakkelijke rijtuigen bezorgden het Hollandse wegverkeer een slechte naam in het buitenland. Een Engelse reiziger, de koets bekijkend die hem van Hoorn naar Enkhuizen moest brengen, liet wel zijn bagage aan boord zetten, maar besloot de afstand van 21 km te gaan lopen...

Het reizen nam nog steeds veel tijd in beslag. Een reis van Groningen naar Amsterdam - deels per koets en deels per trekschuit, duurde in 1750 niet minder dan 35 uur. Pas in 1830 toen de weg Groningen-Zwolle geplaveid was, werd de reistijd tot een enkele dag teruggebracht.

Uiteraard werd langs de Vecht, de Angstel en de Amstel bovendien veel per openbare of privé koets gereden door de bewoners van de buitenplaatsen.

Schuit en bemanning

De trekschuiten waren lang en smal en hadden een overdekt gedeelte, het ruim, waarin de reizigers langs de zijkanten op banken

zaten. De schuit bezat een korte mast en daaraan was een lijn vastgemaakt die naar het paard op het jaagpad liep. Opmerkelijk is dat in de twee eeuwen van het trekschuit-tijdperk - 1632 tot 1839 - de trekschuit geen technische verandering van enige betekenis heeft ondergaan. De enige wijziging is de roef geweest die omstreeks 1750 verscheen. De bemanning bestond uit schipper, knecht en jager. De schipper zat aan het roer, de knecht stond bij de mast. Zijn bemoeienissen golden de lijn: bij het passeren van een brug bijvoorbeeld maakte hij de lijn los en daarna weer vast. De jager op het paard was doorgaans een kleine jongen. De verordeningen luiden dat hij niet jonger mocht zijn dan acht jaar. Met een hoorn kondigde hij de nadering van de schuit aan ten behoeve van andere vaartuigen en brugwachters.

Het management

Aan het runnen van de trekvaartdiensten kwamen twee organisaties te pas: de trekschuit-organisatie van de stad en het schippersgilde. De steden bezaten en beheerden de trekvaarten, maar hadden ook bemoeienis met het dagelijks gebeuren in de vorm van de activiteiten van de door hen benoemde kommissaris. Dit was geen hooggeplaatst ambtenaar met een uitgebreide autoriteit. Want boven hem stonden gezagsdragers, die gewonnen werden uit de heersende families en benoemd door de burgemeesters. Het werk van de kommissaris bestond uit het in de hand houden van de gang van zaken op de trekvaart, terwijl de Heren verder van hem afhankelijk waren voor het grootste deel van hun informatie. De talrijke functies van de kommissaris lagen in een stedelijke ordonnantie vast. Zo controleerde hij of de schippers zich aan de voor hen geldende - eveneens stedelijke - ordonnantie hielden. Was dat niet het geval, dan legde de kommissaris boetes op, waarvan hij zelf een deel opstreek. Ook zag hij toe op het vergaren van de inkomsten uit de trekvaart met het oog op hetgeen daarvan voor de stad was bestemd, zoals de gabelle. Hij inspekteerde tweemaal per jaar de schuiten en de paarden van de schippers. Verder speelde hij een rol bij het toezicht op de reparatie en het onderhoud van de trekvaart en voorzag hij de hogere ambtenaren op gezette tijden van financiële verslagen. Voor zijn prestaties ontving de kommissaris een woning aan het einde van het kanaal, een salaris en een premie voor elke afvaart van een schuit.

De stedelijke organisatie was - zoals reeds opgemerkt - verantwoordelijk voor het kanaal, het vaste kapitaal dus en zij was de macht achter de ordonnanties. Maar voor de navigatie van de trekschuiten bestond een afzonderlijke organisatie, het schippersgilde.

De inkomsten

Hoofdbron van inkomsten voor de stad was de gabelle, zijnde de door de passagiers te betalen tol, die bij het trekschuittarief was inbegrepen. Was het tarief vijf stuivers, dan inde de kommissaris daarvan bijvoorbeeld twee stuivers. De rest was voor de schipper. De volgende bron van inkomsten voor de stad vormden de andere tol-ontvangsten. Ondanks de strenge beperkende bepalingen voor andere scheepvaart werden de trekvaarten zelden alleen door trekschuiten gebruikt. Ook marktboten, vrachtschepen, privé- en plezierjachten maakten er gebruik van en moesten daarvoor betalen. Zelfs de vis in de kanalen, het gras op de bermen van de jaagpaden en het riet aan de oevers van het kanaal werden tot waarde gebracht. De kommissaris verpachtte een en ander en zag er bijvoorbeeld ook op toe, dat paarden die van het jaagpad gebruik maakten, niet op de bermen graasden. De inkomsten van de schipper bestonden ten eerste uit hetgeen hij overhield van het bedrag van het tarief na aftrek van de gabelle en van het loon van de knecht en de jager. Ook leverde het vervoer van kleine pakjes en post nogal wat op, hoewel de trekschuiten maar weinig ruimte hadden voor bagage en vracht. Bagage die men niet onder de bank kwijt kon, werd vaak extra belast. Bij de goederen die men per trekschuit verzond in plaats van per beurtschipper was de snelheid van het vervoer van groot belang. Ook post over korte afstanden en geld-overdrachten gingen per trekschuit. De andere post werd vervoerd door speciale, bereden koeriers.

De trekschuiten van Amsterdam naar Utrecht pauseerden - tot grote ergernis van de reizigers - nogal eens bij de inwoners van de buitenplaatsen om exotische artikelen uit de Amsterdamse winkels af te leveren. Maar de meest voorkomende vracht was vuil wasgoed. De watervervuiling in Amsterdam dwong de inwoners, die zich dat konden permitteren, de was uit huis te doen. Het feit dat Vechtwater met speciale waterschepen naar Amsterdam werd vervoerd, spreekt boekdelen.

Later kwam er nog een belangrijke aanvul-

ling van de inkomsten voor de schipper bij door de verkoop van plaatsen in het eerste klas kompartiment, de roef: zoals we zullen zien, de éérste van de troeven van de trek-schuit! De indeling in twee klassen begon na het midden van de achttiende eeuw en werd een kommercieel sukses.

De funktie van het schippersgilde

Het geld dat de schipper overhield, droeg hij af aan zijn gilde. Dit betaalde dan de schippers een onderling gelijk loon uit plus aan het einde van het jaar een deel van het eventuele surplus. Het loon van de schippers schommelde tussen de f 250,- en f 350,- per jaar: niet veel meer dan de jaarlijkse verdiensten van hun knechts en van handenarbeiders in het algemeen. Wensten de schippers een rendement op het door hen geïnvesteerde kapitaal en wilden ze zich financieel onderscheiden van de massa, dan moesten ze er voor zorgen, dat hun gilden een overschot kweekten dat hen een extra uitkering van wezenlijke betekenis opleverde. Nu beheersten de schippers niet alle faktoren die op de uiteindelijke revenuen invloed hadden. Wat zij bijvoorbeeld - afgezien van het weer - zelf niet in de hand hadden, was de graanprijs en deze speelde zelfs een dubbele rol. Was de graanprijs hoog, dan daalde het aantal trekschuit-passagiers. En terwijl daardoor de inkomsten van de schippers slonken, stegen de uitgaven voor het paardevoer...

Evenmin als de stad hielden de schippers er een kapitaalsrekening op na. Alle uitgaven - ook die welke de waarde van de bezittingen verhoogden - werden op de lopende rekeningen geboekt.

De uitgaven

De administratie en het onderhoud van de trekvaarten vormden samen het leeuwedeel van de uitgaven voor de stad. De administratiekosten bestonden uit de jaarsalarissen van kommissaris, tolgaarders en boekhouders. Het onderhoud was verreweg de grootste post. Voortdurende aandacht was nodig om de trekvaarten in bruikbare toestand te houden. De gemiddelde onderhoudskosten per km per jaar bedroegen voor de trekvaart Amsterdam-Naarden 394 gulden en voor het stuk Nieuwersluis-Hinderdam 387 gulden. Deze bedragen varieerden in de lange periode 1606-1800 zeer weinig, een groot deel van deze bedragen bestond uit arbeidsloon; 20% ervan betrof de aankoop van zand en puin voor het onderhoud van de oevers en 11% had betrekking op timmerhout, spijkers enzovoort: bruggen, sluizen en beschoeiingen

waren van hout.

Of de trekvaartdiensten winstgevend waren voor de stad, is een vraag die zij zich nimmer met zoveel woorden schijnt te hebben gesteld. De jaarlijkse opbrengst werd als inkomsten op de -algemene - stadsrekening geboekt. De kapitaalskosten van de trekvaarten werden in de uitgaven van obligaties opgenomen. De rente-betalingen op deze obligaties en de aflossingen waren algemene uitgaven. Deze beide posten - jaarlijkse opbrengst en rente-betalingen - werden nooit rechtstreeks vergeleken. Niet dat de ambtenaren elk inzicht in de financiële toestand van de trekvaarten misten, maar deze vervoersdienst werd beschouwd als zijnde van openbaar nut en niet als een zakelijke onderneming die onderworpen was aan de regels van het maximeren van de winst.

De belangrijkste uitgaven voor het schippersgilde waren die voor de paardekracht. In moderne termen: de energie. De stedelijke ambtenaren - van Amsterdam en Utrecht - hadden de trekvaartdienst tussen hun steden in drie sekties verdeeld en hadden stallen laten bouwen op de twee tussenstations Nieuwersluis en Voetangel. De "energie"-kosten beliepen de helft van het totaal. Een paard was een kostbaar kapitaalsgoed. De kosten, verbonden aan het bezit en het onderhoud van een paard, dat geschikt was voor het werk langs de trekvaart kwam overeen met die voor een manjaar arbeid. Op de route Amsterdam-Utrecht beliepen de kosten voor paard en jager samen in 1628 gemiddeld één stuiver per trekschuit-kilometer. De jagers mochten de schippers in 1628 in totaal 46 stuivers in rekening brengen om een trekschuit over het traject van 46 km te trekken. Het bedrag liep in de periode tot 1744 op tot 1,30 stuiver.

Een andere uitgave van de schippers - van veel minder belang overigens dan man- en paardekracht - was de bouw en het onderhoud van de schuiten, waarvan er in totaal in ons land naar schatting 364 voor passagiersvervoer in de vaart waren.

De schipper: een merkwaardige figuur

De schipper was als het ware een kruising van een stedelijke functionaris en een particulier ondernemer. Een man met een navigatie-opleiding en genoeg kapitaal of kredietwaardigheid om een bemanning te huren, was in de gelegenheid om als privé-schipper te gaan werken. Wie een benoeming wenste als trekschuit- of beurtveerschipper, ging ervan uit dat hij binnen het raam van de voorwaar-

den van de stad en die van het gilde een uitstekend rendement van zijn kapitaal kon verkrijgen.

Het gilde als geheel oefende het alleenrecht uit om passagiers op een bepaalde trekvaart te vervoeren. De winst werd gelijkelijk onder de schippers verdeeld en op hun beurt droegen deze gelijkelijk bij tot de kapitaalsreserve van het gilde.

De schippers waren de enige beleggers in hun "business" en dus de enige ontvangers van winst. Maar ze waren lang niet de enigen die in de vervoersdienst werkten. De operatie van de trekschuit vereiste niet alleen een driekoppige bemanning, er moest ook voor de paarden worden gezorgd. Hiertoe beschikten de schippers over stallen en huurden ze stalhouders en anderen om de paarden te voeren en te verzorgen. Tot slot moesten ook de trekschuiten worden onderhouden en om de zoveel tijd vervangen. Al dit werk kon niet door de gezamenlijke schippers worden gedaan. Vandaar dat de grotere gilden een manager huurden - of uit hun midden aanwezen - die de "vinder" werd genoemd. Het gilde, opgevat als een zakelijke onderneming, bestond dus uit een vast aantal eigenaren-schippers en een groter aantal employé's, helpers en jagers - en afhankelijk van de grootte van het gilde, een aantal stalhouders. Koördinator van de gildeactiviteiten was de vinder. Zijn inkomen bestond uit commissie van de kontrakten die hij afsloot en een dagvergoeding voor zakenreizen naar paardenmarkten enzovoort.

Het onderhoud en het werk van de paarden was de enige belangrijke kostenpost, waarover de schippers rechtstreeks controle uitoefenden. De jonge jagertjes waren dan ook vaak onderhevig aan de ijver van de schippers om te bezuinigen. Daarom gaven welgestelde passagiers de jongens wel eens een fooi aan het eind van de reis.

Zoals reeds opgemerkt verscheen in de loop van de achttiende eeuw de roef. Het was geen werkelijk technologische verandering. Het is wel een voorbeeld van hoe een bepaalde wijze van vervoer er een facet bij kan krijgen waarmee men een nieuwe groep konsumenten kan aantrekken of meer inkomsten kan halen uit een bestaande "markt". De roef moest bewijzen dat de trekschuit - evenals de koets - ook comfort kon bieden. Met deze troef van de trekschuit kunnen inderdaad een paar reizigers zijn aangetrokken, die de trekschuit anders beneden hun waardigheid hadden gevonden. Maar het voornaamste effect van de roef was wel dat de schippers een hoger bedrag konden beuren van status-bewuste reizigers. Inderdaad

valt er in de tweede helft van de achttiende eeuw een verhoging van de inkomsten van de schippers te bespeuren.

De roef daargelaten waren de trekschuiten in 1800 technisch gezien nog hetzelfde als in 1630. Dit is misschien hieraan toe te schrijven dat er in de markt voor intercity-reizigersvervoer eigenlijk tot 1800 geen concurrentie bestond. De trekschuit kon nu eenmaal weinig doen om het "boven-eind" van de markt aan te trekken, dat wil zeggen de goedgesitueerde reizigers die van privé-koetsen en -jachten gebruik maakten. En voor het "onder-eind" van de markt was het enige alternatief: lopen.

Omgekeerd begon in de laatste decennia van de achttiende eeuw de koets een concurrent te worden van de trekschuiten voor de sektor van de markt met de hoge inkomens; dit, als gevolg van de toename van het aantal geplaveide wegen en de betere vering van de rijtuigen. Zoals bekend liet Napoleon het pad langs de westelijke oever van de Vecht plaveien om zijn troepen sneller te kunnen verplaatsen. Het civiele verkeer profiteerde daar uiteindelijk ook van. Zo kwam de trekschuit ongewild in een situatie terecht, die om een antwoord riep... een antwoord dat zijn concurrentie-positie zou versterken. Kortom, de trekschuit kwam met een nieuwe troef...

De "vliegende trekschuit", het eerst op de Vecht

De "vliegende trekschuit", een aanlokkelijke vernieuwing, kwam aan de eisen van de tijd tegemoet. Maar stelt u zich er niet al te veel van voor: hij had - evenmin als de roef - iets van een technologische vernieuwing weg. De vliegende trekschuit was gewoon een trekschuit die door twee in plaats van door één paard werd getrokken. Daardoor kon hij een gemiddelde snelheid halen van 10 of 11 km per uur, een verbetering dus van drie of vier km per uur boven de gewone schuit; een snelheid die bijna gelijk was aan die van de koets op een geplaveide weg. Het tarief van de vliegende schuit was wel hoger dan het normale, maar het bleef nog ver beneden dat van de koets, waarmee de trekschuit moest concurreren. De betrekkelijk geringe tijdswinst die men nu nog met de koets kon behalen op de vliegende schuit was dus wel erg duur.

De eerste vermelding van deze extra-snelle schuit dateert vermoedelijk van 1744 en betrof de route Amsterdam-Utrecht. Het was toen nog geen geregelde dienst. Die kwam pas in het begin van de negentiende eeuw en het was andermaal de lijn Amsterdam-U-

trecht die hiertoe het initiatief nam. Deze vliegende schuit opereerde - blijkbaar met succes - tot de komst van de spoorweg Amsterdam-Utrecht in 1843.

Maar ook het vliegen van de trekschuit kon het einde van dit goede, oud-vaderlandse vervoermiddel niet afwenden. Nog in 1815 ging alles goed. Volgens een opgave uit dat jaar waren er in onze regio in de steden en in de dorpen nog steeds trekschuiten of marktschepen in de vaart. Abcoude had een trekschuit naar Weesp; Baambrugge een marktschuit op Amsterdam en Utrecht. Breukelen telde drie trekschuiten op Amsterdam en één op Utrecht, ieder geschikt voor 40 à 50 personen. Kortenhoeve kende een "ordinaire veerschuyt", varende op Amsterdam en Utrecht. Loenen - waaronder men dan nog Loosdrecht moet rekenen - had twee trekschuiten die ieder vijftig man konden vervoeren. Maarssen had er zelfs vijf, waarvan drie alleen op Amsterdam en twee met wekelijks een beurt op Amsterdam en de overige dagen op Utrecht. Mijdrecht had een marktschuit voor twintig personen en "20 duizend ponden gewigt". Vinkeveen vermeldt één marktschuit voor max. 60 personen of "5 lasten gewigt". Vreeland kent een veerschuit van 4 lasten. Wilnis heeft een marktschuit berekend voor twintig personen en "20 duyzend pond gewigt".

De spoorwegen

In de twintiger en dertiger jaren van de vorige eeuw - de laatste decennia van het trekvaartvervoer op grote schaal - had dit twee eeuwen oude systeem reeds een groot stuk terrein moeten prijsgeven. De diligences, die gebruik maakten van het zich uitbreidende netwerk van geplaveide wegen, namen hoe langer hoe meer klanten over. De welgestelde reizigers lieten de trekschuit links liggen en wel in die mate dat men dit vervoermiddel reeds als "volkschuit" aanduidde. Anderzijds werden er in de negentiende eeuw vele nieuwe waterwegen gegraven - om handel en scheepvaart in ons land nieuw leven in te blazen - en konden elders nieuwe trekschuitroutes worden gesticht, zoals in Drente. Maar het einde van de trekschuit was - althans in Holland en Utrecht - nabij.

In 1839 werd in ons land de spoorweg geïntroduceerd en dat was wel een technologische vernieuwing! De trein was zo superieur aan de trekschuit en de koets, dat hij deze beide eerbiedwaardige diensten bijna onmiddellijk dwong zich terug te trekken. De eerste trekvaartdienst die met de nieuwe konkurrent werd geconfronteerd was de lijn



Amsterdam-Haarlem. De dienstregeling van de trekschuit - elk uur een afvaart - was twee eeuwen van kracht geweest. Maar ze verloor in een mum van tijd haar reden van bestaan, toen de eerste Hollandse spoorlijn in 1839 in bedrijf werd gesteld. Deze lijn werd daarna doorgetrokken - evenwijdig aan de trekvaart - naar Rotterdam.

De trekschuit bleef weliswaar nog twee generaties lang dienst doen in de lokale sfeer, maar de glorie van het trekvaart-tijdperk was voorgoed voorbij. De reiziger die van Amsterdam naar Utrecht moest, bereikte met het spoor zijn bestemming in één uur en tien minuten in plaats van de zeven uren die de trekschuit erover deed.

Voorzichtige prijspolitiek

De ondernemers, die de spoorwegen in Nederland introduceerden, zagen zich hier voor een unieke situatie geplaatst: alleen bij ons bestond reeds een systeem voor massavervoer, met name de trekschuit. De economisch belangrijkste delen van ons land beschikten twee eeuwen lang over een uitgebreid netwerk van kanalen, waarover betrouwbaar, frekwent en goedkoop reizigersvervoer plaats vond. Het feit dat vele beter gesitueerde reizigers de trekschuit allang hadden ingewisseld voor de koets, deed daar weinig aan af.

Die mensen van de eerste spoorweg gingen er daarom voorzichtigheidshalve van uit, dat de viktorie van de trein niet bij voorbaat vast stond. Ze hielden het derde klas tarief - tenminste in het begin - precies gelijk aan het trekschuittarief. Ze namen blijkbaar niet voetstoots aan dat de besparing van bijna 80% van de reistijd (!) het uitgebreide publiek, dat van de trekschuit moest worden overgenomen, een stuiver waard zou zijn. Overigens ging de massa van de reizigers

op de trein over zodra deze er was, uiteraard mede dankzij die prijspolitiek. De trekschuit-operators sloegen wanhopig terug door hun tarieven te verlagen. In 1844, spoedig nadat de spoorlijn Amsterdam-Utrecht was geopend, kwamen de schippers overeen hun tarief te verlagen van 18 naar 13 stuivers. Het haalde niets uit: de tijdsbesparing op dit trajekt was immers meer dan vijf uur en dus zouden alleen reizigers die hun tijd op minder dan een stuiver per uur waardeerden, voor de trekschuit hebben gekozen. En dat waren er blijkbaar niet veel.

Geen tariefsverhoging van de schippers was in staat het getij te keren. De schippers van Amsterdam naar Utrecht schreven in 1845 naar de autoriteiten in Utrecht: Dat zij hoopten dat door het verlagen van het tarief een hoger aantal passagiers zou worden agetrokken, maar dat zij tot hun spijt ervoeren, dat niet alleen deze verbetering geen voordeel opleverde, maar dat ze vaak net zo goed als lege schuiten moesten varen. Het gevolg was dat de tariefsverlaging hun ontvangsten alleen geringer had gemaakt en meer schade dan voordeel had veroorzaakt. De spoorwegen voelden zich op grond van hun sukses spoedig zo sterk dat zij na enkele jaren het derde klas tarief verhoogden. Dit viel echter samen met de tariefsverlaging van de trekschuiten, zodat er toch nog een vrij aanzienlijk prijsverschil ontstond tussen het ene vervoer en het andere. Het gevolg was toen, dat een groter aantal reizigers toch weer in de trekschuit stapte.

Op die manier heeft het bestaan van de trekvaarten vertragend gewerkt op de aanleg van de spoorwegen.

Troeven uitgespeeld

Een van de laatste trekschuiten moet de "Postduif" zijn geweest, die nog in 1908 van Amsterdam naar Volendam voer. Het personenvervoer ging voortaan aan de neus van de trekschuitschippers voorbij. Ook letterlijk, want de spoorlijnen lagen meestal vlak langs de trekvaart. Van de trein had de trekschuit niets terug. Zijn traagheid werd spreekwoordelijk. De trekschuit had zijn troeven uitgespeeld. De vrachtschuiten bleven nog lang varen, omdat vrachtvervoer over water in vele gevallen voordeliger was - en is - dan vervoer per as. Op het einde van de vorige eeuw werden vele van deze pakschuiten van een motor voorzien, terwijl de motorschepen van de werven begonnen te komen. Het vrachtvervoer te water - zoals dit ook in onze regio zeer druk werd bedreven - eindigde in de twintiger jaren van deze eeuw, toen de vrachtauto's kwamen. . .

E. J. Rinsma.

Bron

Jan de Vries, Barges and Capitalism, Passenger transportation in the Dutch economy; Afdeling Agrarische geschiedenis van de Landbouwhogeschool te Wageningen, 1978.

LANDSCHAPPEN - ETSEN van de Nederlandse meesters uit de zeventiende eeuw. Op ware grootte afgebeeld. Bijgeenbracht, ingeleid en beschreven door Irene de Groot.

Een uitgave in samenwerking met het Rijksprentenkabinet te Amsterdam. Litho de Lang en Co, Zwanenburg.

Vlak voor het ter perse gaan van dit nummer, kwamen we in het rijke bezit van deze prachtige uitgave met 250 afbeeldingen, waarvan 245 op ware grootte. De uitgever Gary Schwartz heeft met dit bijzondere fraaie werk niet alleen vele kunstminnende Nederlanders een grote dienst bewezen, maar ook allen die belang stellen in onze historie.

Op weergaloos scherpe wijze zijn de etsen gereproduceerd. Voor Maarssenaars die bekend zijn met het werk van Willem van Leusden is het verrassend al die fraaie gekleurde etsen van Hercules Seghers aan te treffen. Het was immers Willem van Leusden, die de geheimen van de etstechniek van Seghers wist te doorgronden. Er zijn ook etsen opgenomen van Leupinius: Het Huys te Nijenrode en het Huis Weerdesteyn. De bewonderaars van fraaie dia's op onze bijeenkomsten zullen zich zeker vergapen aan de landschapsgrafiek van onze grote etsters uit de Gouden Eeuw. Ruimte en tijd (zie aanhef) belemmeren ons om nader op dit prachtige werk in te gaan. Eén etentje minder buitenshuis en U bent de trotse eigenaar van een zeldzaam boek.

D. D.



Oplossingen van dit vraagstuk kunt U zenden
aan de secretaris J. H. Sagel, Schokkingstraat
17 te Maarssen. Zie ook de bladzijden 21 en
22.

Welke klas, welke meester,
welke kinderen?

De Hoogduitse Synagoge in Maarssen

MAARSSSEN.

Fol. 30

Personele Ongelden, over den Jare
1738 dewelke betaald moeten worden
by *Jan Stehouwer*

Aan-handen van JAN STEHOUWER, Schout van MAARSSSEN.

Alles in conformité van Haar Ed: Mog: Ordonnantien.

Impost van 't Gemaal en Zegel, ingeg. den 12. Aug. 173 met Gaderg.	—	—	—
Klepgeld over den Jare 173	—	—	—
Laatstelyk nog de 3 guld. per Heertstede; ingegaan Paasschen 1738 over Heersteden met Bak-oven, waar van den Huurder de helft moet korten, komt met Gadergeld	—	—	3 — 3 —

Voor 't Billet en 't Vullen

—	—	—	1 —
Somma			3 — 4 —

Voldaen defts 30 Junij 1740

J. Stehouwer

Rectificatie

In het artikel over de Synagoge in jaargang 5, no. 4, wordt de naam van de schout die in 1741 bezwaar had tegen het aanleggen van een joodse begraafplaats, gespeld als J. Hesouwers.

Ons lid, de heer J. van Veldhuizen, wijst erop dat die spelling onjuist is. De schout heette namelijk Jan Stehouwer, zoals hij aantoont met een copie van een officieel stuk over personele ongelden over den jare 1738.

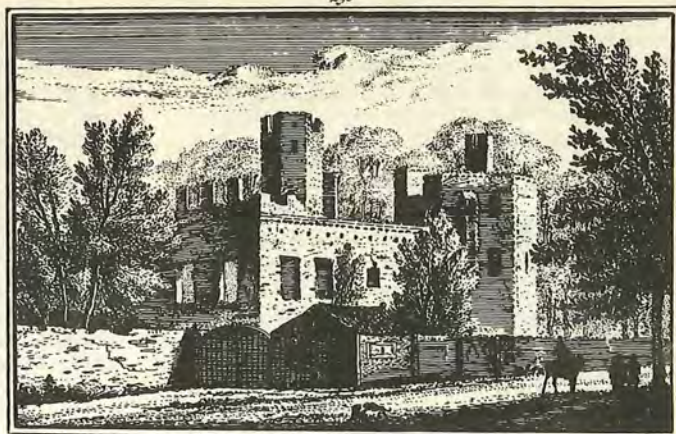
Bovendien kan de heer van Veldhuizen vertellen, dat deze schout een zwager was van de toenmalige pastoor van Maarssen, Van Bijlevelt.

De geschiedenis van het Slot te Maarssen II

In de Stichtse Cleijne Chronicke uit 1605 wordt vermeld dat in de tijd van Keizer Germanicus een geweldige sterkte gebouwd was in Maarssen en wel genaamd "de Marsenburch". Deze keizer of veldheer Germanicus leefde van 15 v. Chr. tot 19 n. Chr., zodat reeds in die tijd een bolwerk in Maarssen stond, ter verdediging van het Romeinse

Rijk. Over deze periode tot 1083 is ons tot dusver weinig bekend.

In 1083 is waarschijnlijk door Hemericus van de Meer, een Heer uit het Geslacht der Edelen van der Meer, een castellum (een kleine versterkte plaats) te Maarssen gesticht. Vermoedelijk is dit eerste kasteel niet erg groot geweest, doch wel sterk.



A. Kalkbeker fecit

HET SLOT te MAARSEN

1676

Coenraad, de Bisschop van Utrecht, vriend van de Duitse keizer Hendrik IV, verzocht omstreeks 1080 waarschijnlijk via de Graaf van Holland en Zeeland, Hemericus, die leenman was van deze graaf, een kasteel nabij Utrecht te bouwen ter bescherming van zijn stad. Via de Vecht namelijk werd, bisschop Koenraads hoofdstad in die tijd nogal eens aangevallen door de Heren van Abcoude of die van Woerden. Waarschijnlijk is om deze reden het Slot te Maarssen gesticht. In deze beginperiode lag er slechts een kleine bezetting, op kosten van de Heer van ter Meer, in het kasteeltje. De Heer bleef zelf op zijn Goed in Zeeland. Het duurde tot rond 1200 voordat het kasteel permanent door de van de Meers bewoond werd.

Meestal werd bij een slot een kapel aange troffen en na de voltooiing van het slot gaf de Heer van der Meer opdracht tot de bouw van de kerk, welke in het begin van de 12e eeuw is gebouwd. De huidige toren stamt nog uit die tijd; de kerk is in 1519 vergroot door overkoepeling van de huidige kruis kerk.

In 1391 werd Frederik van de Meer Jansz. beleend met het Goed te Maarssen en hij vernieuwde op 5 februari 1394 de leeneed van het Huis te Meer aan Bisschop Frederik van Blankenheim. Deze bisschop was juist in 1393 te Utrecht bisschop geworden, na door moeilijkheden als bisschop van Straatsburg gedwongen te zijn naar Utrecht uit te wijken.

Tot 1455 waren van Van de Meers eigenaars van het Slot te Maarssen. In dat zelfde jaar werd de familie van Amerongen eigenaar tot 27 september 1525.

Op deze datum werd Steven van Zuilen van Nijveldt, als Landecommandeur (de titel van

het Hoofd van de Ridderlijke Duitse Orde), door de Elect van Utrecht beleend, bij opdracht van Jonkvrouwe Maria van Amerongen, met "twee mergen lands by de kerck te Maarsen en de daarop staende huysinge". Deze nieuwe eigenaar versterkte en verfraaide het kasteel door middel van o. a. een brede gracht met een ophaalbrug er over. Steven mocht de naam van Huis te Maarssen veranderen in die van "Zuylenburg". Hij heeft echter niet lang plezier mogen beleven van zijn "vernieuwde" kasteel. Op 9 maart 1527 werd hij gedood door de bende van Christoffel Langius (zie 3e jaargang nr. 1 van dit orgaan).

Het Slot was gelegen op de plaats waar nu het Postkantoor te Maarssen staat. De ligging is pas in 1964 door de opgravingen i. v. m. rioleringswerkzaamheden, op deze genoemde plaats door de gedane vondsten bevestigd. Hierover wil ik in een volgend nummer nader terug komen.

Het Slot kwam via diverse families, zoals de Fam. van Amstel van Mijnden, van Egmond van Merestijn, van Abcoude, van Zoudenbalch, van Vladeracken, van Opijnen en van Gent, op 11 mei 1671 in het bezit van Adam van Lockhorst. Ongeveer 1½ jaar heeft deze eerste telg van het Geslacht van Lockhorst op het Slot gewoond voordat het een prooi werd van de Fransen.

We zijn dan in het Rampjaar 1672 aangekomen en we kregen ook in ons land te maken met Frans Hendrik, Hertog van Luxemburg, maarschalk van Frankrijk. De onverzadelijke heerszucht van Lodewijk XIV, de Zonnekoning, veroorzaakte de Franse oorlog, waarin ook wij betrokken raakten.

Lodewijk II van Bourbon, Prins van Condé en

de eerder genoemde Hertog van Luxemburg veroverden in het Rampjaar achtereenvolgens de Provincie Overijssel, Gelderland, Utrecht en Holland op de Prins van Oranje. Deze 21-jarige Prins had toen ook al te kampen met een slecht uitgerust leger en verwaarloosde forten en kon in eerste instantie weinig weerstand bieden. Alleen al in de linie van Woerden werden 6000 Hollanders door de Fransen gedood. Te vuur en te zwaard verwoestte dit leger ons land en het Slot te Maarssen werd mede met vele andere bekende buitenplaatsen verwoest en geplunderd. In september 1672 liet de Hertog van Luxemburg strooptochten houden in de dorpen in de omgeving van Utrecht, met het immorele doel de weerloze bevolking te intimideren en te onderwerpen. De hierna volgende toespraak van deze Hertog van Luxemburg

was misschien mede de oorzaak dat de soldaten zo huis hielden onder de bevolking. Hij zei: "Gaet heen, mijn kinderen, rooft, dood, schend en so men iets gruwelijker en geweldiger kan bedrijven, zijt niet traeg daerin; op dat ik sie dat ik niet bedrogen ben in mijn verkiesing van het puik uit des Konings benden, en op dat gij u d'eer waerdig soud maken, die sijn Mahesteit u aendoet, met u in een oorlog te gebruiken, die hij alleenlijk voert om sijn glorie en macht tot aen 't einde des werrelts uit te breiden." 300 stukken geschut en 3000 rijk met buit beladen wagens werden door de overwinnaars naar Frankrijk afgevoerd. (Wordt vervolgd)

C. W. P. Bloemendaal.

Gevelstenen in Maarssen

Onze eigen monumentencommissie is bezig het Maarssense bezit aan gevelstenen te inventariseren, zodat we daarvan straks in onze periodiek verslag kunnen doen. Voor een van die gevelstenen, die zich bevindt aan het huis Looydijk 73, vragen we reeds nu uw aandacht, omdat de 84-jarige heer H. Vonk, daartoe uitgenodigd door de heer en mevrouw A. Hogenhout, over deze steen interessante bijzonderheden wist te vertellen.

De steen, die een Meiboom voorstelt, is een klein broertje van de gevelsteen van de korenmolen de Meiboom, die tot 1913 op het Paardenveld in Utrecht heeft gestaan. De grootouders van de Heer Vonk hebben op die molen geleefd en gewerkt. Toen de gemeente Utrecht in 1913 de Meiboom kocht met de bedoeling de molen af te breken om zo plaats en ruimte te krijgen voor de groente- en vruchtenveiling op het Paardenveld, verhuisden de grootouders van de heer Vonk naar Tienhoven, waar grootmoeder, Mevrouw Vonk-van Ee, geboren was. Ze vestigden zich in het huis Looydijk 73, waar nu de weduwe Z. van Eik woont. Toen is de steen daar in de gevel aangebracht. De oorspronkelijke gevelsteen van de molen de Meiboom bevindt zich in het Centraal Museum te Utrecht.

De Meiboom was niet de enige molen op het Paardenveld. Tot 1913 stond daar ook de molen Rijn en Zon, die eveneens werd afgebroken, maar onder de voorwaarde van de eigenaar dat hij zijn molen mocht her-



bouwen in de Adelaarstraat. Dat is ook gebeurd en gelukkig, staat hij daar fraai gerestaureerd nu nog.

De heer Vonk vertelde dat het uurloon voor de arbeiders bij de afbraak 25 cent bedroeg. Maar ook zijn grootvader moest zich met karige verdiensten tevreden stellen. Daar-

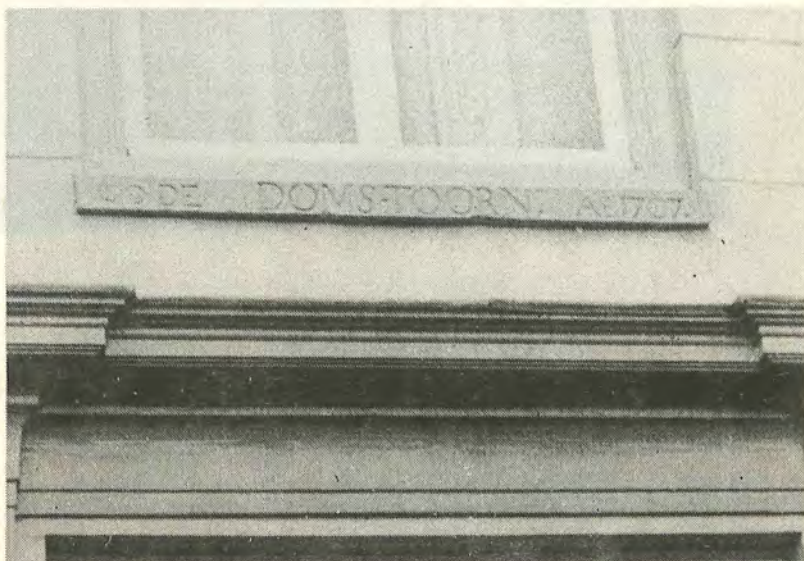


om verhuurde hij het achterste gedeelte van de molen voor de verkoop van ongekeurd vlees. Zijn grootmoeder liet voor het braden, het vlees keuren door de huiskat. Als die niet doodging, was het vlees volgens haar goed. Een andere vorm van bijverdiensite was het inkopen van een brik (= platte wagen) vol met kaas, kaas die gekocht werd bij veehouder Van de Wilt uit Maarsseveen. De opbrengst van de verkoop



van kaas moest het verlies goedmaken, dat men leed als de wind weer eens weigerde de wieken te laten draaien.

D. D.

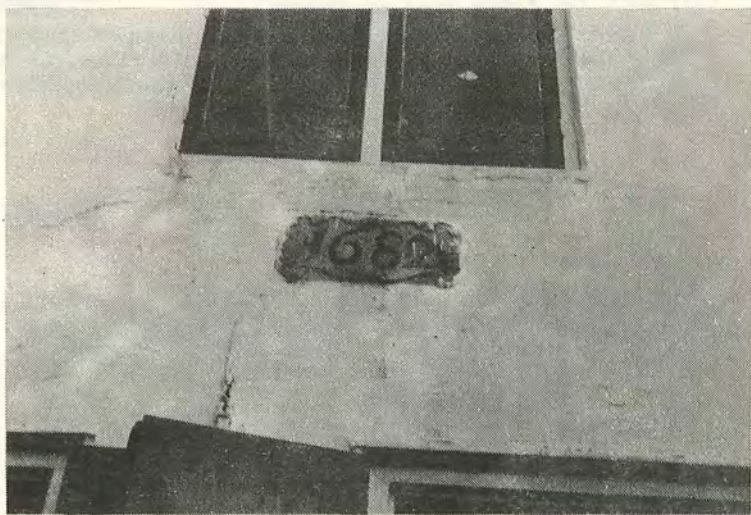


Het lijnenspel van de lijst in de gevel van de Domstoorn is bijzonder schoon. Er zijn benamingen voor die lijnen, maar belangrijker is dat U weet waar de Domstoorn staat.

Bijzonder fraai is het lijnenspel van lijst en zuilen van De Kleine Boomgaard. Over die lijnen en de plaats van de Kleine Boomgaard meer in ons volgend nummer.



Het jaartal 1682 in de gevel van een wit geschilderd huis. Welk huis?



Kringnieuws

ACTIVITEITEN:

1. Zomeravond excursie op 30 mei 1979. 's Avonds om 20.00 uur ontmoeten we elkaar bij het huis Oudaen te Breukelen, Zandpad 80. Uiterst gemakkelijk te bereiken per fiets. De heer en mevrouw Dukes zijn zo vriendelijk ons te willen ontvangen en rond te leiden door het huis Oudaen, waarvan de geschie-

denis erg ver terug gaat. De eerste vermeldingen dateren reeds van + 1300. Maksimum aantal deelnemers: 32, zodat U van te voren een deelnemerskaart moet bestellen bij het secretariaat, telefoon 61457.

2. Historische Dag te Utrecht op zaterdag 19 mei a. s. Inlichtingen en aanmelden bij de Stichtse Culturele Raad, Mariaplaats 51 te Utrecht, telefoon: 030-310307. Aanvang 10.00 uur. Kosten voor deelname f 25,- per persoon voor koffie, lunch, thee en toegang tot het Centraal Museum.
3. Wie bezit er nog oude overdrachtspapieren van huizen, familie-archieven e. d. ? Gaarne zou ons lid, de heer Jütte, uit Breukelen, Gerard van Nijenrodestraat 54, tel. : 03462-1523 met hen in contact komen. Hij wil deze papieren graag inzien, ze eventueel vertalen (ontcijferen) en er een copie van maken, zodat de stukken snel naar de eigenaren kunnen worden teruggebracht. Op deze manier hoopt hij in de gelegenheid te worden gesteld nog onbekende feiten uit de geschiedenis van Maarssen en omgeving te achterhalen.
4. De lichtfabriek.
Tot 1917 werd de elektrische stroom voor Maarssen opgewekt in een kleine centrale aan de Zandweg. Nu vinden we hierin gedeeltelijk dezelfde gebouwen het bedrijf van Langerak en Van der Lingen. Gaarne zouden wij wat meer gegevens verkrijgen over deze accumulatorenfabriek annex energiebedrijf van de heer C. E. Wolf. De interesse gaat speciaal uit naar oude foto's en documenten waaruit gegevens over de toen aanwezige machines of de mensen die op deze fabriek gewerkt hebben, geput zouden kunnen worden. Inlichtingen sturen aan J. H. Sagel, Schokkingstraat 17 te Maarssen, tel. : 03465-61457.

Inhoudsopgave orgaan van de „Historische Kring Maarssen”

5e jaargang 1978

W. van Beek	Een hal	bldz.
W. van Beek	Een halve eeuw terug op de Gageldijk	15
	Nog meer herinneringen van de Gageldijk	62
C. W. P. Bloemendaal	De Ridderhofstad Ter Meer	63
D. Dekker	De Kaatsbaan opengebroken	1
	Klokgebeier en saluutschoten op 4 mei 1841 te Maarssen	10
	Enkele aantekeningen bij een gedeelte van een kadastrale kaart van Maarssen 1830	18
	De inwoners van Maarssen in 1815 en 1850 (zie ook pag. 43)	21
	Uit het politierapport 1815	35
	Mejuffrouw Alida Kuhn van Bolenstein maakt het Maarssen erg moeilijk	36

In memoriam Jan Hofman	41
De erepoort bij "de Olifant" aan de Straatweg door de landstorm vernield	42
De inwoners van Maarssen in 1815 en 1850 (vervolg)	43
De honderd lentes van de Bethune (boekbespreking)	49
De Keizer van Rusland, Czaar Alexander I in Maarssen 1814. ... Het was me het jaartje wel	50
Goed nieuws voor het Sluishuisje te Maarssen	52
De ornamentiek van het huis De Boomgaard op de Herengracht 17	53
De Reizende Man op de Straatweg	54
De theekoepel bij Vechtoever	55
Het stoephek voor Vredehoop op de Herengracht	56
De Hoogduitse synagoge in Maarssen	57
1814 in Maarssen. Het jaar van desertie, landstorm en voorgeschreven vreugde II	74
De inbraak op Vechtzicht aan de Binnenweg	65
Rolpalen	76
W. J. A. van 't Einde	
Een verdwenen bord uit Tienhovens dorpskerk	35
J. Hofman	
Zij kwamen na jaren uit Rusland weerom	2
Ridderhofsteden	14
J. Jütte	
Struikelblokken bij het ontcijferen van oude handschriften	46
R. Pos	
Een briefje in de collectezak	18
E. J. Rinsma	
De kloe van de kluiten	4
Vers uit de veenkuip	25
De dans der dukaten in de Gouden Eeuw	68
J. H. Sagel	
Het Noorderpark	33
De Unie van Utrecht (1579)	45
J. N. Servaas	
Het overlijden van Koning Willem III	60
J. H. Witte	
De Vecht	12
Varia	
Inhoudsopgave 4e jaargang 1977	19
In de Achterstraat, nu Nassaustraat (3 foto's; wagenmakerij en houthandel Verdonk)	37
De heer C. P. Klap ereburger van Maarssen	38
Huis Ter Meer (foto)	39
De voormalige Burgemeester de Ruiterschool en Raadhoven (foto's)	40
Een interessante reactie van Mevr. van Schaik n. a. v. de Verdonk-foto's (zie pag. 37) ingeleid door de redactie-secretaris J. F. Besier	56

Wilt U...



- een huis, bungalow, flat of boerderij kopen of verkopen?
- een taxatie laten verrichten door beëdigde taxateurs?
- een passende verzekering sluiten?
- een financiering of hypotheek nemen?
- of alleen een persoonlijk advies over deze zaken?



makelaardij in onroerende goederen bv
raadhuisstraat 21a maarssen tel 03465 - 64644
duivenkamp 739 maarssenbroek tel 03465 - 67791

UW MAKELAAR



radio- en tv - speciaalzaak

B. Huis in 't Veld - Diependaalsedijk 1

Maarssen - Telefoon 03465 - 2081

**Goud en zilver kopen
is een kwestie van
vertrouwen!**

**KIES DAAROM:
JUWELIER - HORLOGER**



Kaatsbaan 28 - Maarssen - Telefoon 03465 - 1806

Ford Dealer in de Vechtstreek



OOK VOOR A-1 GEBRUIKTE WAGENS



BREUKELEN
STRAATWEG 109
TEL. 03462 - 1745

MAARSSEN
STRAATWEG 2-4
TEL. 03465 - 2541



Autobedrijf Rooleveld BV
