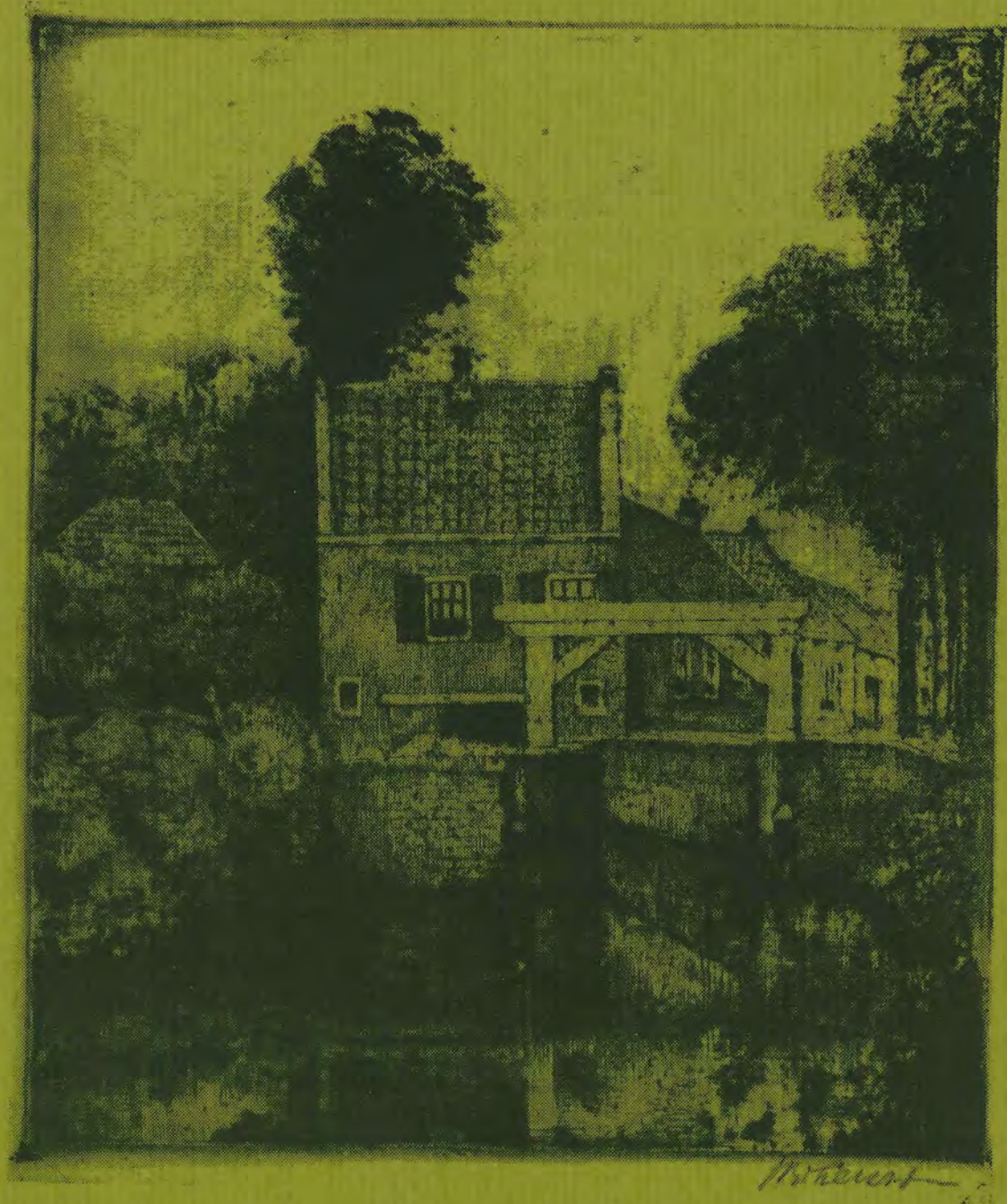




Historische Kring Maarssen

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

radio- en tv - speciaalzaak

B. Huis in 't Veld - Diependaalsedijk 1

Maarssen — Telefoon 03465 - 62081

Diependaalsedijk 1
Tel. : 62081

Maarssen

Winkelcentrum 'De Specht' Maarssenbroek
Tel. : 68680

Sieraden kopen
is een kwestie van
vertrouwen!

**KIES DAAROM:
JUWELIER - HORLOGER**

berk

Kaatsbaan 28 - Maarssen - Telefoon 03465 - 61806

HISTORISCHE KRING MAARSSSEN

Opgericht 11 september 1972, opgenomen in het verenigingenregister bij de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht en omstreken onder nummer V. 476918.

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-Stooker, 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.

8e Jaargang no. 1, mei 1981

Het orgaan verschijnt 4 x per jaar.

Kringnieuws

1. Contributie 1981

Bij dit Periodiek treft U op de verzendenvolpoe weer de acceptgirokaart aan waarmee U de contributie voor 1981 kunt betalen. Doordat de Kring de laatste tijd nogal groeide, er zijn nu 482 leden, kan de contributie, net als verleden jaar, gelijk blijven. De contributie bedraagt voor

a) Gewone leden f 15,00 per jaar

b) Jeugdleden (tot 18 jaar) en tevens elk tweede en volgende lid op hetzelfde adres f 7,50 per jaar.

Elk lid krijgt de Periodieken en daardoor ook zelf een acceptgirokaart.

Als U de vereniging financieel wat extra wilt steunen, hetgeen natuurlijk zeer welkom is, verzoeken wij U voor deze donaties Uw eigen girostortingskaart te gebruiken. Het postgironummer van de Kring is **2907376** t.n.v. Penningmeester Historische Kring Maarssen te Maarssen.

2. Historische Dag '81

Ter gelegenheid van de opening van de spoorlijn Utrecht-Rhenen wordt de door de Stichtse Culturele Raad georganiseerde Historische Dag dit jaar op zaterdag 30 mei in het oude stadhuis van Rhenen gehouden.

Kosten voor deze dag, inclusief de lunch f 15,00 per persoon. Een blad met uitvoerige inlichtingen over het programma van deze dag kunt U bij het secretariaat, telefoon 61457 of de Culturele Raad, telefoon 030-310307 aanvragen.

3. Verkoop oude Periodieken en Opbergbanden

Losse nummers diverse jaargangen f 5,00 per stuk. Jaargang compleet (4 nummers) à f 15,00. Herdruk jaargang no. 1, drie nummers in één omslag à f 8,75. Opbergbanden voor vier jaargangen f 8,00 per stuk. Alle prijzen exclusief verzendkosten. Bestellingen schriftelijk of telefonisch bij de secretaris.

4. Molens

Via de heer L.Heus bereikte ons het verzoek van de Rijksdienst Monumentenzorg te Zeist medewerking te verlenen aan het uitoeken van de geschiedenis van alle molens die in de huidige gemeente Maarssen aanwezig zijn en waren. Gaarne zouden we



vernemen of er leden zijn die het één en ander over deze molens weten, of aan dit onderzoek zouden willen werken. Gezocht wordt naar de namen van de molens en de molenaars, oude stukken uit archieven, platen en foto's. Mededelingen hierover liefst schriftelijk aan het secretariaat, Schokkingstraat 17 te Maarssen. Ter illustratie hierbij een zeer oude en daardoor ook erg wazige foto van een verdwenen molen in Maarssen. Deze molen, de watermolen van Maarssenbroek, stond tot 1891 aan de Zijlweg en moest wijken voor de aanleg van het Merwede Kanaal.

J.H.Sagel.

VECHTOEVER

Er is zeker aanleiding om over Vechtoever te schrijven, nu op 23 mei 1981 feestelijk herdacht wordt dat het Jongensinternaat van de Stichting A.G.O. veertig jaar geleden in dit oude landhuis zijn intrek nam. Vechtoever geniet al eeuwen landelijke bekendheid, niet alleen door zijn karakteristieke bouw en de luister van zijn tuinen, maar ook door de bijzondere betekenis van velen die er gewoond hebben.

Hoe Van der Aa in 1848 in zijn Aardrijkskundig Woordenboek Vechtoever met Heuvelsoord kon verwarren, blijft een raadsel. Heuvelsoord, in 1839 gebouwd en in 1964 gesloopt, lag aan het einde van de Diependaalsedijk, waar deze overgaat in het Zandpad (zie jg. 1 no. 2 pag. 24).

Vechtoever heeft de kenmerken van een 18e

eeuws landhuis en is ongeveer even oud als het huidige Goudestein (1754). Tegen het einde van de 18e eeuw behoort Vechtoever aan Gerardus Lambertus Dommer, die op 11 juli 1797 de pauselijke toestemming krijgt daar een huiskapel in te richten. De twee harten en vier doornenkronen in het stucwerk van het plafond in de kamer rechts van de ingang geven onder meer aan, dat daar de kapel is geweest. De ingang, in tegenstelling tot die van Goudestein niet aan de Vechtzijde gelegen maar aan de zijde tegenover de Diependaalsedijk, toont met de ranken en krullen in het bovenlicht de Lodewijk XV-stijl, die omstreeks 1750 gevolgd werd.

Maar Vechtoever had - evenals Goudestein - een voorganger. Waarschijnlijk op dezelfde plaats van het terrein, groot 4 ha 30 are en 63



Vóór de restauratie

ca, stond eerder een hofstede, den Oever genaamd, waarvan een afbeelding te vinden is in de Zegenpralende Vecht van 1719. Als we schrijven hofstede, bedoelen we een buitenhuis, gebouwd in de stijl van de boerderijen uit de omgeving.

Welgestelde kooplieden gaven in het begin van de 17e eeuw opdracht tot het bouwen van die buitenverblijven. Den Oever, het oude Goudestein, Boekendaal, Bruinenburg (later Endelhoven genoemd) waren o.a. de vertegenwoordigers van het hofstede-type in de Vechtstreek.

Op 8 mei 1694 verkoopt Antonio Alvares Machado den Oever. Machado was zeker welgesteld; hij was leger-providiteur en geldschietster van Willem III, die hij op zijn veldtochten, ook in 1688 naar Engeland, begeleidde. Zijn zoon Jacob Hiskia Machado bewoonde den Oever na zijn vader, die in 1707 overleed. Den Oever komt o.a. voor op een kaart van de Vechtstreek van 1660.

Het park rondom het buiten Vechtoever is op bijzonder fraaie wijze aangelegd en onderhouden. Het is aan de Vechtzijde afgesloten van het jaagpad door een ijzeren hek, dat draait tussen opengewerkte ijzeren stijlen, waarin de naam Vecht-oever is verwerkt. Aan de kant van de Diependaalsedijk stond tot 1958 ook een inrijhek. Het was vrij laag en werd gevormd door vier hardstenen pijlers bekroond door marmeren borstbeelden, waartussen een laag traliehek. De beelden, voorstellende de Trojaanse Prins Paris en de drie godinnen: Hera, Athena en Aphrodite, uit de Ilias van Homeros, zijn bewaard gebleven, maar de pijlers zijn verloren geraakt. De marmeren beelden zijn aan de achterkant afgeplat en waren waarschijnlijk oorspronkelijk bestemd om tegen een gangmuur te worden geplaatst.

In het restauratieplan van 1962 kwam een ontwerp ingangshek voor, met de bedoeling de beelden weer te plaatsen. Helaas is dit plan

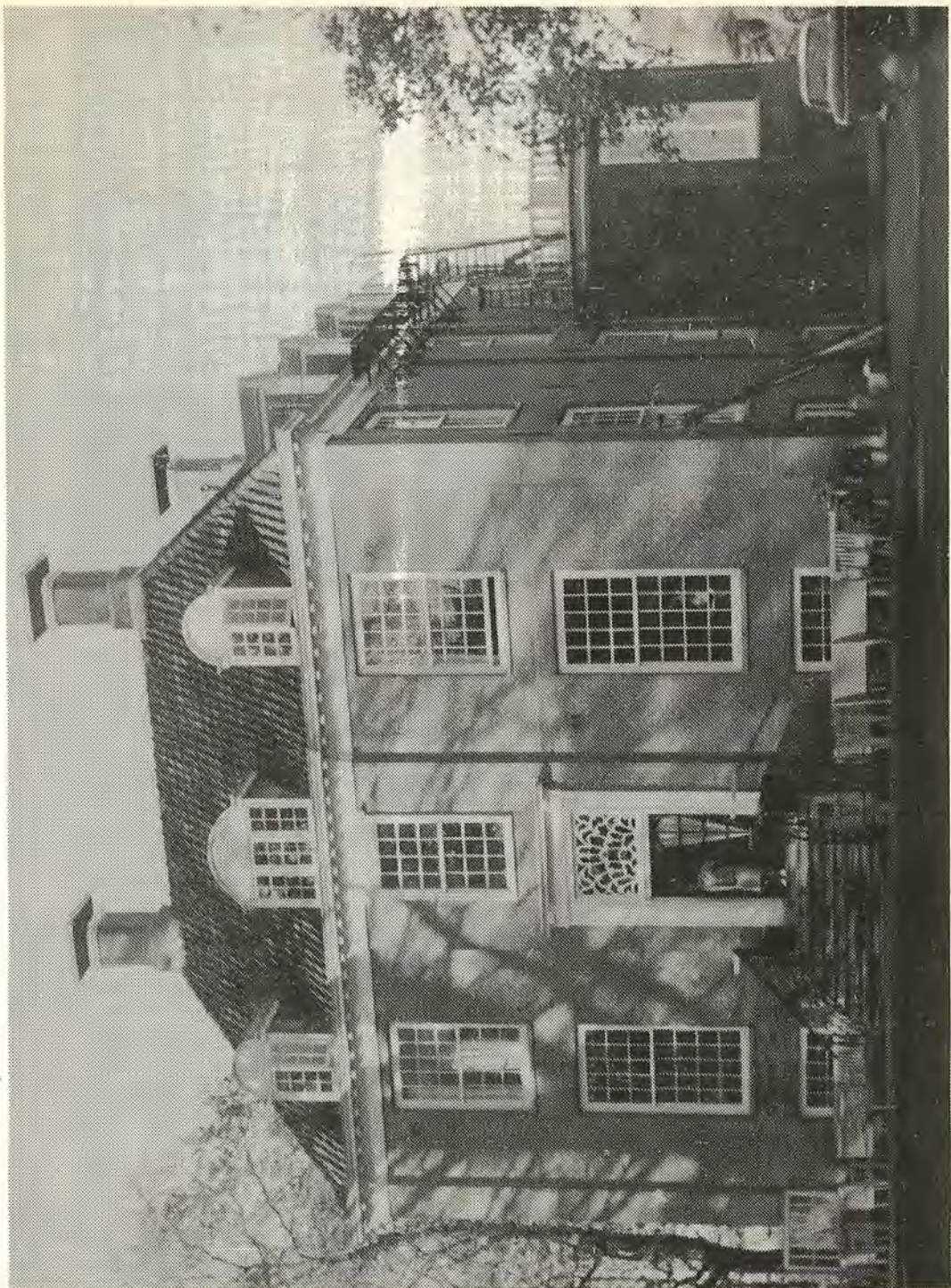


Tuinmanswoning en koetshuis

om financiële redenen niet verwezenlijkt. Vechtoever had oorspronkelijk twee theekoepels, één aan de Diependaalsedijk, die in 1832 nog op de kadastrale kaart vermeld stond, maar later werd afgebroken en één aan het Zandpad, die vooral na de laatste restauratie van 1968 bewondering afdwingt. Door de brand heeft de theekoepel in plm. 1920 zijn bovenbouw verloren. De heer De Pijper, bewoner van de Langegracht, schreef over deze koepel in 1916 en merkte daarbij op, dat de bovenkant o.a. uit een balustrade bestond. De zeszijdige 'koepel' is waarschijnlijk in de tweede helft van de 18de eeuw gebouwd, daar het stucwerk binnen en aan de buitenzijde kenmerken vertoont van de Lodewijk XVIde stijl. De zes maskers aan de bovenzijde stellen achtereenvolgens de zomer, de lente, de winter, de maan, de herfst en de zon voor. Uitvoerig worden deze maskers beschreven in: 'Theekoepels en tuinhuizen in de Vecht-

streek en 's-Graveland', 1980, 's-Hertogenbosch door B.O. van den Berg e.a. Voor de zes hoeken van het gebouwtje zijn fraaie corintische zuilen geplaatst, die het overstekende dak, dat door de brand gewicht en schoonheid heeft verloren, ondersteunen.

Op het terrein links voor Vechtoever staat een oud langgerekt gebouw, dat eens onder zijn dak de tuinmanswoning, de stal en het koetshuis herbergde. De verdeling in drieën is gebleven, maar volledig aangepast aan de behoeften van het internaat, te weten een bescheiden, geriefelijke woning voor het gezin van de directeur, de heer J.G.de Rijk, een ruimte voor arbeidstherapie en een woning voor zes jongens van het internaat. De drie grote deuren van het voormalige koetshuis bewijzen dat de equipage van de bewoners van Vechtoever uit de vorige eeuw aanzienlijk was. Enige van die bewoners hebben in sociaal opzicht van zich doen spreken. Maria



Na de restauratie met op het bordes oud-directrice mevr. N.de Boer-Lems



Theekoepel

Dommer, die na het overlijden van haar ouders Vechtoever tot 1840 bewoonde, kocht voor de verpleging van bejaarde vrouwen in 1835 het naburige Endelhoven (haar naam leeft voort in het bejaardencentrum Huize Maria Dommer in de Vondelstraat), terwijl de laatste privé-bewoner, de heer G.K.S. van Walree, die er van 1898 tot zijn overlijden in 1910 woonde, Vechtoever bij testament vermaakte aan de Noordhollandse vereniging: 'Het Witte Kruis' als verblijf voor rustbehoevende verpleegsters. Na de periode 1840-1898, toen Vechtoever bewoond werd door Van Cranenburch tot 1863, Van den Honert tot 1867, Van der Schalk tot 1870, Rijnbende tot 1884, Pahud de Mortanges tot 1890 en Klütgen tot 1898, was restauratie blijkbaar noodzakelijk. De stenen van de uitbouw (de erkers) aan beide zijmuren zijn jonger dan die van de andere muren. Architect Stooker, die de restauratie van 1963 verzorgde, kon vaststellen dat die erkers omstreeks 1900 zijn aangebracht. De erker aan de Vechtzijde is oorspronkelijk.

De heer Van Walree liet een schitterend interieur na. Het taxatierapport dat in 1910 werd opgemaakt voor de berekening van successierechten, vermeldt: het geschilderd

behangsel in de bestuurskamer, een Amstelservies en vele kostbare schilderijen, te weten van Termeulen, Mesdag, Du Chattel, Apol, Ten Cate, Gabriël en Ronner. Toen 'Het Witte Kruis' in 1941 besloot het rustoord Vechtoever aan de Stichting Arbeidsinstellingen voor geestelijk onvolwaardigen (de A.G.O.) te verhuren in de geest van de erflaters, sloot de A.G.O. een lening bij 'Het Witte Kruis', groot f 15.000 voor reparatie en veranderingen. Die veranderingen betroffen het interieur, dat aangepast moest worden aan de huisvesting van de 45 jongens van het internaat van de A.G.O. Er is nu geen geschilderd behang meer en de bewerkte panelen van de eikenhouten deuren zijn aan het oog onttrokken. De veranderingen brachten geen wijziging in de vorm en in het aantal van de vertrekken op de beneden- en eerste verdieping, drie aan de Vechtzijde en twee aan de Oostzijde. De laatste restauratie, van 1963-1964, bracht de raamindeling en de vier schoorstenen terug in de stijl van de achttiende eeuw. Op zaterdag 23 mei zal het veertigjarig verblijf van de A.G.O. op Vechtoever o.a. worden gevierd met een open dag voor de Maarssebevolking, die dan van harte welkom is. De 45 bewoners van Vechtoever zijn nu ver-



Het gesneuvelde toegangshek aan de Diependaalsedijk

deeld over 5 groepen, in grootte variërend van 5 tot 13 jongens. Deze variëteit hangt samen met de mate, waarin de groepen zelfstandig kunnen functioneren en de beschikbare ruimten. De behoefte aan individuele slaapgelegenheid kan door de behuizing helaas niet bevredigd worden.

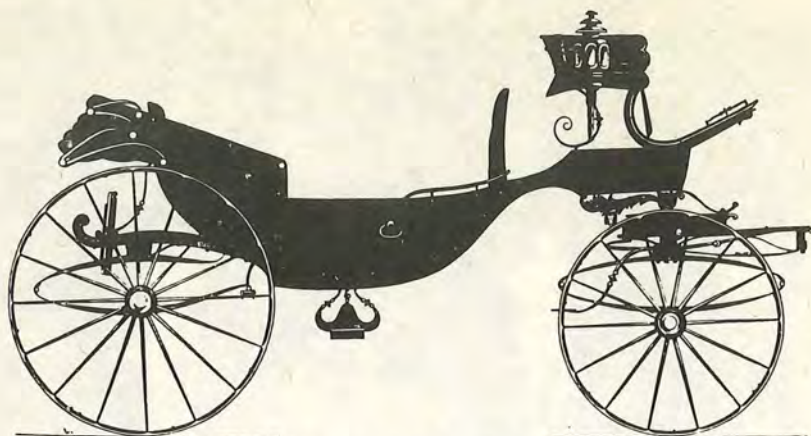
Sinds enige jaren is op Vechtoever een arbeidstherapeute werkzaam, die door haar begeleiding de arbeidsmogelijkheden van de jongens tracht te vergroten. De directeur, J. G. de Rijk, ziet zich, met zijn staf, duurzaam

geplaatst voor de opgave van het aantrekken van geschikte werkobjecten. Vooral het zoeken naar plaatsing van jongens in het vrije bedrijf stuit met de verslechterde toestand op de arbeidsmarkt, regelmatig op grote hindernissen. Maar steeds weer slaagt de leiding erin de openheid van het internaat naar de gemeenschap te handhaven. Vechtoever verdient niet alleen belangstelling voor zijn geschiedenis, maar zeker ook voor de zinvolle arbeid, die daar verricht wordt.

Dick Dekker.

IS DE KIEREBOE EEN KARIBOE?

Trekpaarden	74	Karren	2
Franschewagons	1	Stortkarren	17
Calechen	9		
Koetsen	3	Door een ijverige ambtenaar werd in januari	
Char à Bancs	2	1838 deze lijst opgemaakt voor de gouverneur van de koning in de provincie Utrecht.	
Kiereboes	2	Hij gaf op deze wijze zeer precies op hoeveel	
Kapwagens	2	trekpaarden en wagens van verschillende	
Fourgonnen	-	soorten de inwoners van Maarssen (Maarsse-	
Chaisen	9	veen was nog een afzonderlijke gemeente)	
Postwagens	3	toen bezaten. Waarvoor het lijstje moest	
Boerenwagens	41		



Afb.1: Calèche met bok. Voorzien van een halve kap. Wielmaten $42\frac{1}{2}$ duim en 51 duim.

dienen, is niet bekend, misschien om rijtuig- of wagenbelasting te heffen of om te weten te komen over hoeveel wagens er in tijden van nood beschikt zou kunnen worden.

Voor de hedendaagse lezer is zo'n staatje natuurlijk erg aardig, omdat men zich zo een beeld kan vormen hoe de Maarssenaren van 1838 zich verplaatsten en hoe zij diverse vrachten moesten vervoeren.

Als we bedenken dat de trein nog niet reed en er ook geen auto's en fietsen waren, moeten we wel concluderen dat het verkeersbeeld van Maarssen in 1838 heel wat rustiger geweest is dan vandaag de dag en van parkeerproblemen zal men in de weinig straten die er waren, bepaald geen last gehad hebben.

Jammer is het dat de lijst niet aangeeft wie de eigenaren waren, maar gezien het grote aantal calèchen, dat een erg sjiek rijtuig was, zal de teller het huis Ter Meer en ook Bolenstein zeker niet overgeslagen hebben. Waarschijnlijk nog onder invloed van de franse tijd bevat de lijst veel rijtuignamen die van oorsprong uit Frankrijk komen, zoals de calèchen, de char à bancs etc. Het zal voor menig lezer dan ook, net als voor mij, lang niet altijd duidelijk zijn wat voor rijtuig er bedoeld wordt.

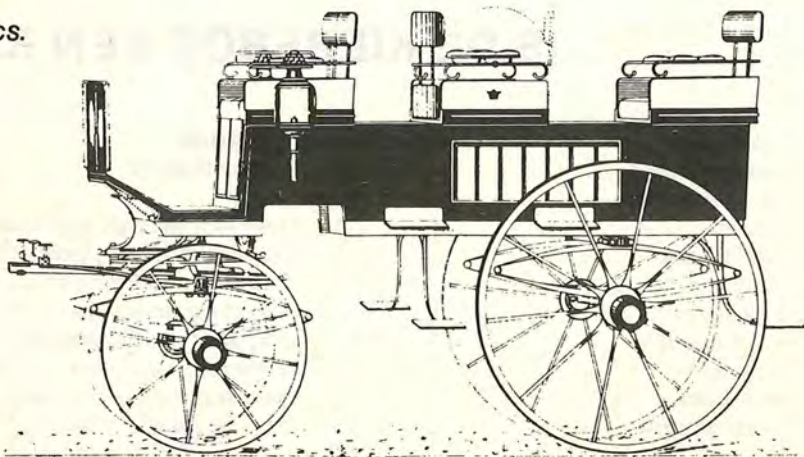
Daarom deed ik met hulp van enige naslagwerken en van de Maarssense rijtuigkenner en restaurateur, de heer L.Heus, een poging de vreemdste namen voor U te vertalen.

Calèche of kales is een open vierwielige koets

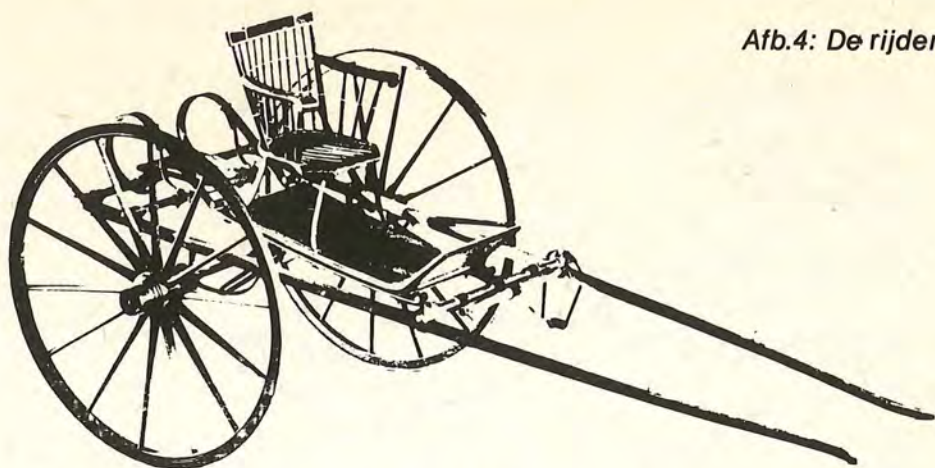
Afb.2: Char à bancs.

Voorzien van middenbank die in twee richtingen gebruikt kan worden.

Donkere gedeeltes zijn zwart gelakt, de lichte zijn lichtgroen. Wielmaten $34\frac{1}{2}$ duim en $49\frac{1}{2}$ duim.



Afb.4: De rijdende stoel



met een sierlijk lage bak, dikwijls zonder bok. De koetsier rijdt dan op één der paarden (afb. 1)

Een Char à bancs, kar met banken, is een vrij grote open wagen met dwarsbanken. Een soort 'Jan Plezier' (Afb. 2).

Fourgonnen, volgens de lijst niet aanwezig, waren lange overdekte wagens o.a. in gebruik bij het leger. Later ook verhuiswagens. Werd getrokken door meerdere paarden.

Fourgon is nu nog het woord voor vrachtwagen bij de franse spoorwegen.

Chaisen, sjezen, sjees. Veel gebruikt, licht, hoog tweewielig rijtuig met kap. Vering door middel van riemen. Meestal met één paard gereden (Afb. 3).

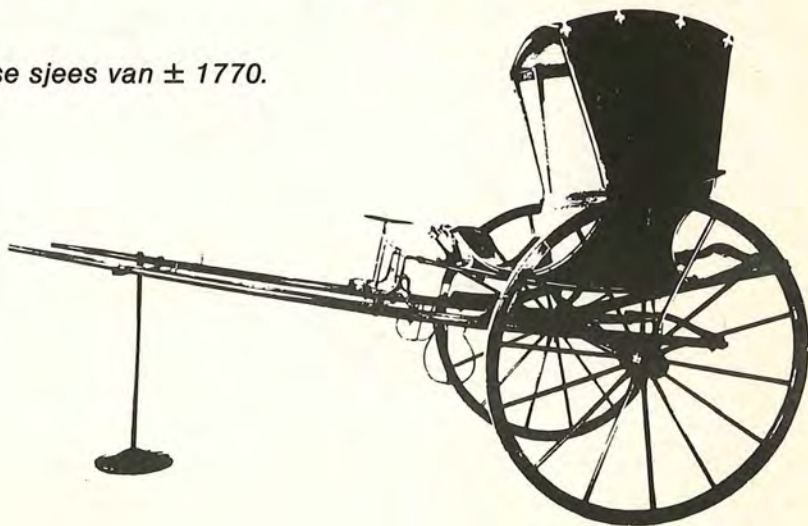
Chaise is het franse woord voor stoel en geeft aan dat de sjees ontstond uit een simpele kar met twee wielen op een as, een bakje met stoel (zitting) en een lamoen voor het paard (Afb. 4).

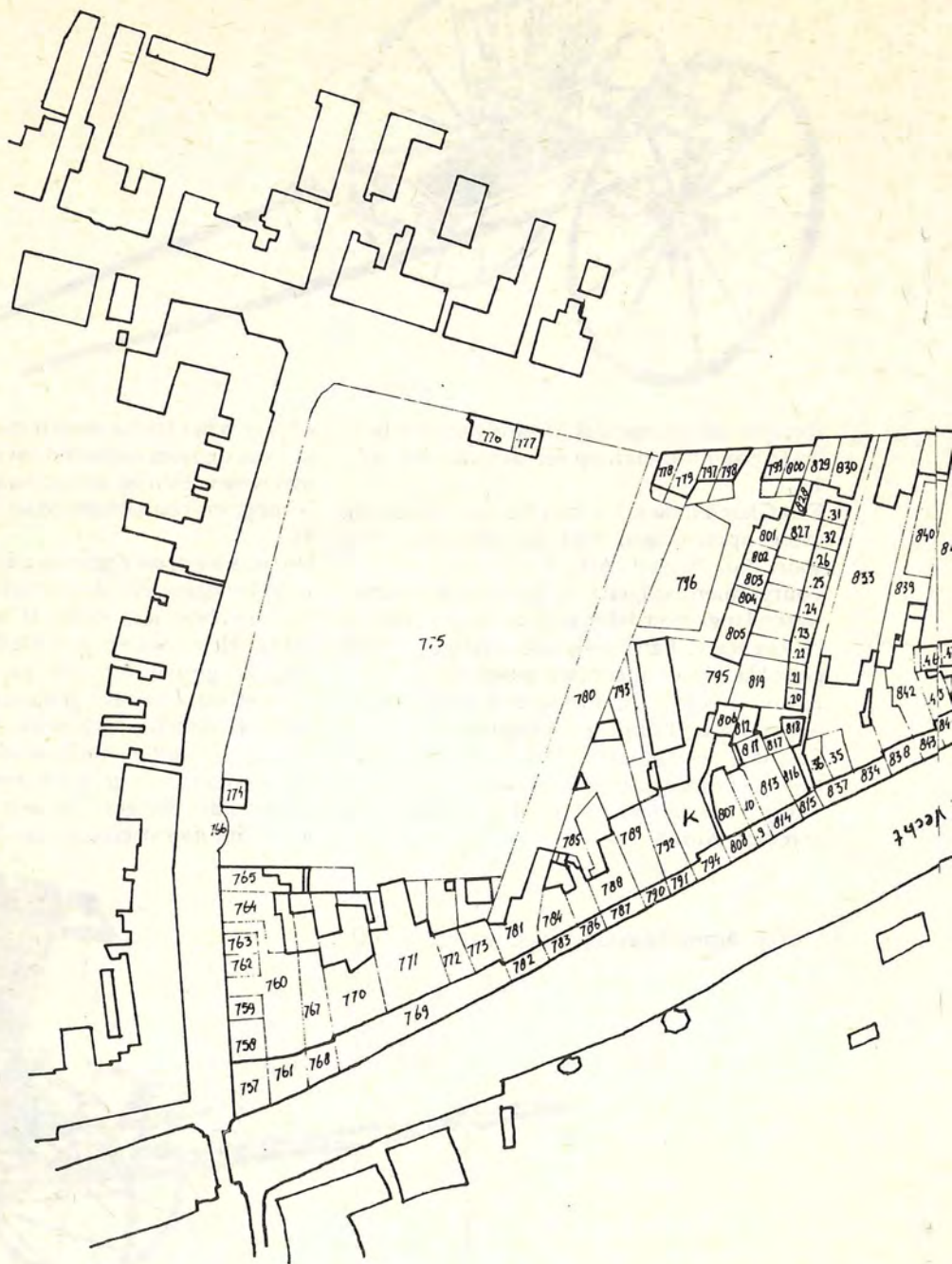
De sjees werd veel gebruikt door rijke boeren voor kerkgang en plezierritten.

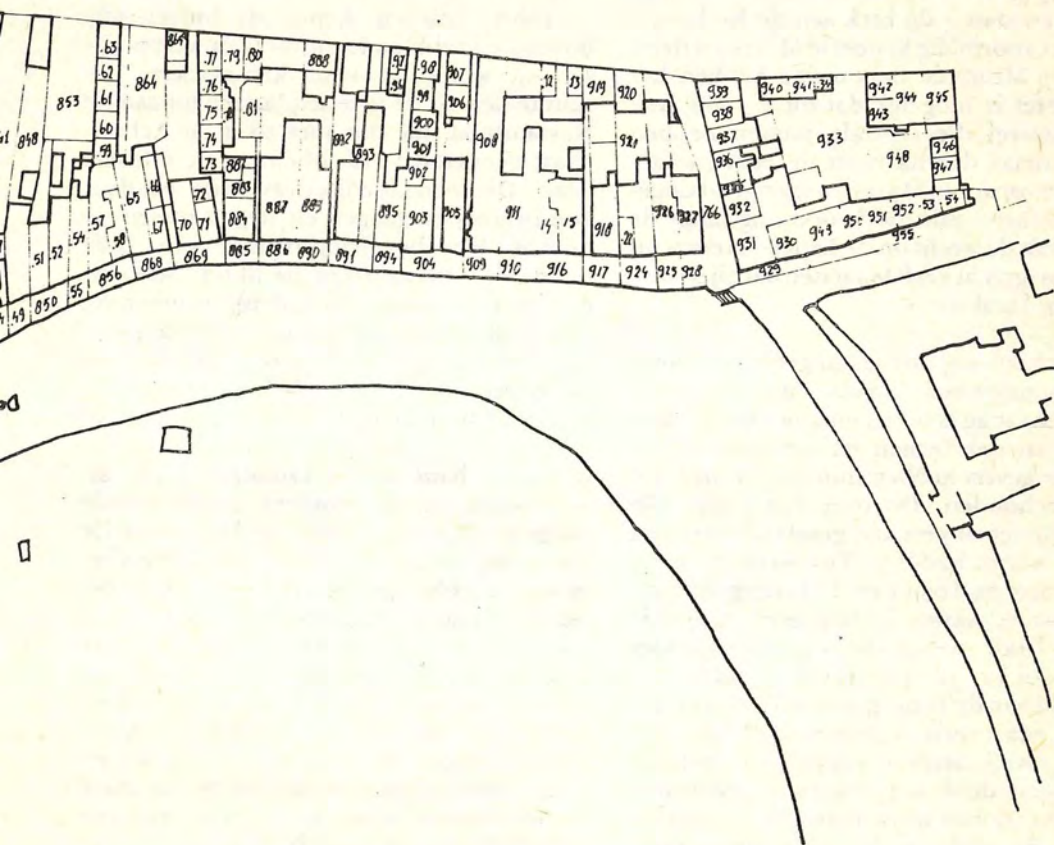
De kiereboe ten slotte is een vierwielige, lichte, kleine waren met huifkap en riemvering, aangespannen met twee paarden.

Er is er één bewaard gebleven uit de tweede helft van de achttiende eeuw, welke nu te zien is in het Rijksmuseum Twenthe, te Enschede. Dit wagentje zou gebruikt zijn door de raadpensionaris Rutger Jan Schimmelpenninck voor zijn dienstreizen naar Den Haag.

Afb.3: Amerikaanse sjees van ± 1770.







De kariboe is volgens Van Dale's woordenboek een noordamerikaans rendier. Daarvan zal er in 1838 vast geen paartje hebben rondgelopen in Maarssen, zodat we met ze-

kerheid kunnen zeggen dat een kiereboe geen kariboe is.

Hans Sagel.

DE LANGEGRACHT

a. In heel veel dorpen is er in meer of mindere mate planmatig gebouwd rondom de kerk, in vele andere neemt een kasteel de centrale plaats in wat ligging betreft. Als we tot een poging tot typering van de bebouwing van Maarssen de uitgestrekte nieuwbouw even wegdenken, dan zien we, dat noch het oudste gebouw - de kerk aan de Kerkweg - noch het voormalig kasteel te Maarssen (later Huis ter Meer) de bebouwing hebben bepaald. Het is mogelijk dat tot $\pm$ 1650 kerk en/of kasteel die centrale punten hebben gehad, maar daarna heeft de eeuwenoude Vecht de vorm van Maarssen dwingend opgelegd. Immers, juist de bebouwing langs de oevers van de Vecht op de Lange-, Heren- en Schippersgracht geeft Maarssen dat bijzondere, eigen karakter.

b. De bebouwing van de Langegracht is minder monumentaal dan die van de Herengracht, maar ze is ouder en toont een grotere variatie in dakvormen en gevelindelingen. Niet alle gevels hebben hun oorspronkelijke vorm behouden. De twee trapgevels zijn nieuw en vervangers van gevels die een heel andere vorm hadden. Trouwens toen de bebouwing na 1650 aan de Langegracht op gang kwam, waren de trapgevels al uit de mode. Door welstandsrestauraties, onder meer door het samenvoegen van huizen, is het beeld van de Langegracht hier en daar gewijzigd, maar toch in grote trekken gelijk gebleven. Gelijk betekent hier bijzonder fraai, niet alleen door het boeiende dakenspel, maar ook door de wijze waarop de voorgevelrooilijn de bocht in de Vecht gehoorzaam volgt. Gelukkig zijn er vele mooie ijzeren stoephekjes bewaard gebleven, hoewel op sommige plaatsen de handvormklinkers van de stoepen vervangen zijn door granito en betontegels en dat betekent even zoveel ver-

minkingen. Eens, zegt men, stond er voor ieder huis een boom, nú staan er nog acht op de Langegracht!

c. De Langegracht, tot in de tweede helft van de vorige eeuw 'Aan de Vecht' genaamd, had vele bewoners die in hun huizen ook hun werkadres hadden. Achter de huizen was bovendien voldoende ruimte voor werkplaatsen en woninkjes voor werknemers. Die ruimte liep op de meeste plaatsen tot aan de Nassaustraat, die dus niet zo maar Achterstraat genoemd werd, ofschoon de officiële naam Diependaalsedijk was. Hier en daar zijn (waren) er gangen en stegen tussen de huizen. Het bevolkingsregister van 1849 noemt de Stokmansteeg, de Blinde Steeg en de Van Erkomsteeg. In andere documenten kom je de namen tegen: Van Eetensteeg, Van Egdomsteeg (Muizensteeg of Kromme Elleboogsteeg). De gangen deden onder meer dienst als brandgang.

d. Aan de hand van de kadastrale kaart van 1832 willen we een momentopname van de Langegracht maken, zoals we dat ook van de Kaatsbaan en de Herengracht in vorige afleveringen hebben gedaan. Die straten behoorden toen nog tot de gemeente Maarsseveen, die reeds in 1829 uitvoerig administreerde waar de mensen woonden, hoe de gezinssamenstelling was en daarbij leeftijd, beroep en godsdienst van de bewoners vermeldde. Maarssen doet dat eerst in 1849. Kaart en administratie lopen dus niet synchroon, maar we vertrouwen erop, dat er in de periode 1832-1849 weinig veranderd is.

Ter oriëntatie noemen we eerst enige nummers van de kaart met de namen van de huidige bewoners:

771: Langegracht 51, hotel-restaurant 'de Nonnerie'



Langegracht, Maarssen

K: Langegracht 43, café 'Ome Klaas'
tussen 813 en 836: Stokmansteeg
865 en 867: Langegracht 24 - J.v.Veldhuizen
889: Langegracht 15 - P.A.v.d.Griendt
927: afgebroken
766 (rechts): Schoutenstraat
766 (links): Kaatsbaan

Beschouwen we de kaart nader, dan moeten we goed in het oog houden dat de nummers langs de Vecht: 757, 761, 768, 769, 782 t/m 928 en straat Langegracht aangeven en dat de overige nummers niet allemaal naar huizen verwijzen. Zo is in 1832: no. 780 de moestuin van Mozes Elias van der Poorten, die huizen had op no. 778, 779 aan de Diependaalsedijk (Nassastraat) en 781 aan de Langegracht; 796 was tuin (nu bedrijfsruimte van R. Verhoef, hoofd-agent Amstelbier); 864 was tuin van bakker Peeters die op 865 woonde; meer nummers geven tuinen aan of een stal, zoals 776 en 880.

Verrassend is de aanwezigheid van het veehoudersbedrijf van Dirk van den Toorn op de

Langegracht ten oosten van de Stokmansteeg. Volgens het kadaster was no. 833 huis en plaats, groot zeven roeden en 40 ellen.

De kaart geeft aan dat veehouder Van den Toorn zijn bedrijf zowel via de Langegracht als de Diependaalse Dijk (\$Nassastraat, Achterstraat) kon bereiken. In de hypotheekakte vonden we, dat Van den Toorn 833 en 834 in het jaar 1809 kocht van Van der Manden van de Mairehofstede. Zijn vee zal aan de andere zijde van de Nassastraat voldoende gras hebben gevonden. In dezelfde akte wordt vermeld, dat Van den Toorn de schutting moest onderhouden die ten westen van zijn bedrijf liep langs de zogenaamde Van Eetensteeg, een oudere of andere naam voor de Stokmansteeg. In 1849 woont Van den Toorn er nog, hij is dan 77 jaar en weduwnaar, samen met zijn zoon Willem 40 jaar, van beroep veehouder en zijn dochters Antje (37 jaar) en Maria (35 jaar).

Wordt vervolgd

Dick Dekker.

VERVOERMIDDELEN ROND 1925

Als oudste zoon van klompenhandelaar Joh. van Beek, heb ik de overgang meegemaakt van hondekar naar paardentractie. Daar mijn vader een groot gebied moest bestrijken en dit voor het dagbereik van een paard te ver was, moest menigmaal worden overnacht in een hooiberg, wel romantisch, maar niet altijd plezierig. Een auto zou de oplossing zijn. Mijn oom slaagde erin een 12 jaar oude Adam Opel uit het jaar 1913 om te bouwen tot een kleine vrachtauto. Op zekere dag kon deze Puppy in Amersfoort worden gehaald, waar in 'Garage het Motorhuis' de nieuwe carrosserie was aangebracht. De heenreis per spoor was probleemloos, maar terug naar de Gageldijk . . . ! Zonder rijbewijs, zonder enige uitleg achter het stuur, over wegen die niet breder waren dan de auto zelf, betekende vele halsbrekende toeren en een buik vol zenuwen, maar, tot onze grote opluchting belandde onze nieuwe aanwinst veilig thuis.

De carrosserie kostte vader 400 gulden, een kapitaal voor die tijd. De cabine met een half deurtje, werd op regenachtige dagen met zeil en celluloidglas dicht gemaakt. De richting-aanwijzers - stokjes van een halve meter met aan het eind een spiegleitje - werden bediend door aan koordjes te trekken. Bij het remmen werd aan beide koordjes getrokken! De auto had geen starter; de motor had magneetontsteking, dus . . . aanslingeren. Vaak moesten we daarbij helpen en achter het stuur gezeten de bedieningshandles in de goede stand schuiven. Vader slingerde natuurlijk aan en als je de handle te vroeg in de stand voor ontsteking zette, sloeg de slinger terug, waarop vader met een vloed van woorden losbarstte, die je in een woordenboek niet kan terugvinden. Maar . . . we hadden een auto waarmee we ook ter kerke gingen. Vaak moest 's morgens de olie afgetapt worden uit vier stoppen omdat opwarming op de kachel noodzakelijk was. Ook de bougies werden er dikwijls uitgedraaid, schoongeborsteld en opgewarmd. Hierdoor waren we soms amper op tijd in de kerk en dan bleek vaak nog dat de hoed van moeder uit zijn fatsoen was geraakt tegen het plafond van de cabine. De verlich-

ting kwam van een carbidinstallatie, die op de treeplank stond en dikwijls moest de medepassagier over het halve deurtje heen de kraan verder opendraaien om wat meer licht te krijgen. Het bandenvraagstuk was het grootst. De banden, hielbanden, zaten in de rand van de velg en moesten daarin met de grootste omzichtigheid worden gelegd. Vaak werden we gewaarschuwd dat er een blaas naast het wiel zat, zo groot als een mensenhoofd. De banden waren oud, uitgedroogd. De geplakte lapjes lieten met zonnig weer los en repareren was aan de orde van de dag. Maar over het algemeen was het materiaal van de auto goed; vele onderdelen waren van messing of koper, zelfs de lampen. Er werd dus ook veel gepoetst en wel met krijtwit.

Overigens profiteerde de hele buurt van de auto, vooral als er verhuisd werd. Eens per jaar gingen we op vakantie naar Muiderberg aan Zee, de Zuiderzee, het hele gezin, negen in getal, met een emmer limonade en veel regenwater en . . . 'deesies' (biscuitjes) bij de vleet want die waren goedkoop. Soms gingen we naar Muiderberg met een heel andere bedoeling, we gingen 'schelpenvissen', de schelpen werden door vader als kippengrit verkocht tegelijk met de klompen. Ja, al was de Opel nu niet bepaald bedrijfszeker, we hebben er veel mee kunnen doen. En al die reparaties onderweg, ach, het hoorde er bij. We namen een complete werkplaats mee want in de wijde omtrek ontbraken garages. Nu zouden we met al ons comfort het geduld niet meer kunnen opbrengen om chauffeur en monteur tegelijk te zijn. Maar we waren toen nog in het beginstadium van de auto. Dat blijkt ook uit de nummering van onze auto. Er was toen nog een provincienummering. Vader had nummer L - 11065. De toenmalige burgemeester van Westbroek had L - 621.

Jaloezie was ook ons deel. Sommige kortzichtige klanten zeiden vader de klandizie op . . . alleen rijken mochten van hen in een auto rijden. Op school ondervonden wij kinderen, de afgunst. We werden letterlijk voor de



schenen geschopt en we pareerden dat met: 'wij hebben lekker een auto en jullie niet'. Dat we het heus niet breed hadden, blijkt uit de volgende gebeurtenis. Als kleine schooljongen moest ik soms bijlichten in de schuur, als de auto weer eens een mankement vertoonde. Vaak moest ik daarbij schroefjes aangeven. Zo drukte vader me op zeker keer ook iets in de hand dat ik minstens een uur lang vasthield

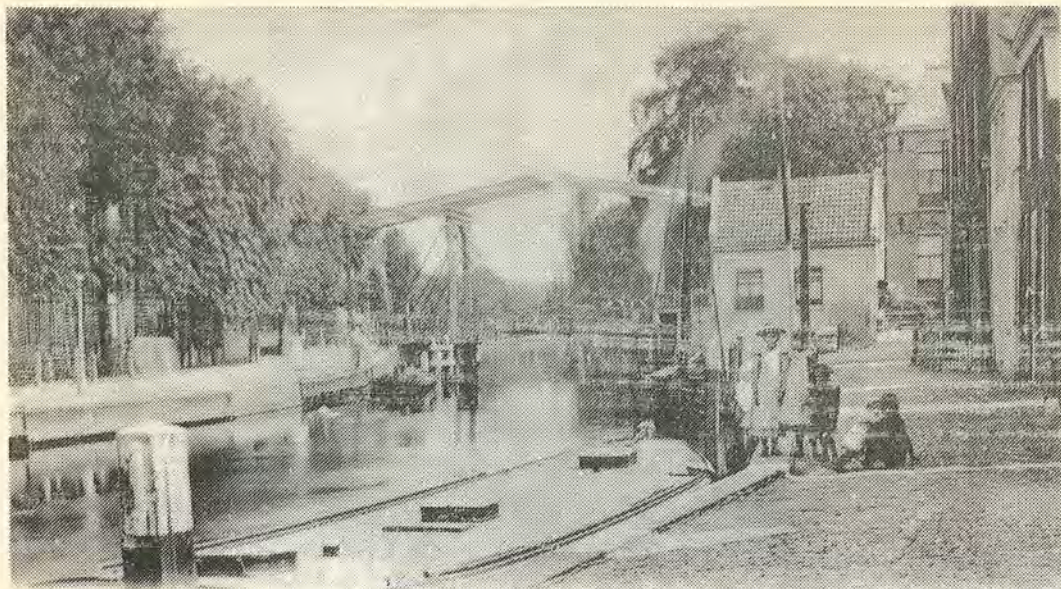
en toen eindelijk vroeg of ik het nog langer vast moest houden en of ik het niet moest aangeve. Hierop zei vader: 'Ach jongen, je kan het opeten, het is een dropje.' Een dropje was voor mij in die dagen een ongekennde lekkernij. Ik had drop nooit eerder gezien, laat staan geproefd.

W. van Beek.

OPSCUDDING BIJ DE VECHTBRUG

Op 8 juni 1848 in de namiddag, omstreeks half zes, nadert, komende van Amsterdam, een lang vrachtschip, een zogenaamde Keulenaar, de Maarssense Vechtbrug. De zeilen zijn gestreken en het schip wordt getrokken door twee schippersknechten, die zich op de wal, de Herengracht bevinden. Brugwachter Hendrik Schipperijn en zijn helper halen de dubbele wipbrug op. Geen opwindende maar een daags terugkeren gebeurtenis! Maar dan opeens geschreeuw van Schipperijn en zijn knecht. De laatste probeert met de haak van een lange stok de vlieger (roeiboot achter de Keulenaar) te enteren. Het lukt hem niet, daarom springt hij op de luide aanwijzingen van Schipperijn in het brugwachtersbootje en roeit met driftige slagen achter de Keulenaar aan. Hij komt langs zij de vlieger, slaagt erin

een roeriem te bemachtigen en roeit terug naar de brug. Diefstal? Ja, volgens de aanklacht van Dirk Hogeweg, de beurtschipper die met zijn schip, de 'Hoffnung' op weg was naar Keulen. Neen, volgens Schipperijn, de tolgaarder-brugwachter, die verklaarde dat hij de roeriem als onderpand beschouwde voor het verschuldigde bedrag van 5 centen, die de beurtschipper als tolgeld weigerde te betalen voor het bootje achter de Keulenaar. De beurtschipper die wel tien centen tolgeld voor zijn Keulenaar had betaald, klaagt Schipperijn aan. Het parket van de Arrondissementsrechtbank te Utrecht verzoekt daarop burgemeester Dolmans dringend Schipperijn te gelasten het strijkroer (de roeriem) aan de beurtschipper terug te bezorgen; weigert Schipperijn, dan staat hem een strafvervol-



ging te wachten. Deze wendt zich tot zijn baas, de eigenaar van de Vechtbrug, baron Van Tuijll van Serooskerken, die met een octröi van de Edelmogende Heren Staten van Utrecht uit het jaar 1614 aantoonde, dat verbeurd verklaren van eigendommen, desnoods van het hele schip, gewettigd is als tolgelden niet betaald worden. Burgemeester Dolmans is niet gelukkig met die verdediging; hij trekt 'de beweerde rechten' van de Baron in twijfel, maar toch lost hij het geschil op met het bij zich roepen van schipper Hogeweg, die het strijckroer terugkrijgt maar dan vijf centen tolgeld moet betalen voor zijn roeiboot.

In een lange brief van 29 juli 1848 aan de Heer Officier van Justitie te Utrecht schrijft de burgemeester dat de brugwachter-tolgaarder volgens het Koninklijk Besluit van 17 maart 1827, no. 138, bruggelden mag vorderen. Dit besluit kwam tot stand na de verbetering van de vaart van Amsterdam naar de Lek. Maar hij bestrijdt in hetzelfde schrijven de vermeende rechten van Baron van Tuijll en wijst op de humanere strafbepalingen die de Raad van Maarssen heeft vastgesteld in haar zitting van april 1834.

Als in de vroege maandagmorgen van 12 maart 1849 Theodorus Limburg om vier uur zijn baas, beurtschipper Nicolaas de Wit, komt wekken, vertelt hij hem dat de zeilen

over het ruim van het schip, dat vastgemeerd lag aan een van de palen langs de Schippersgracht nabij de Vechtbrug, los gemaakt waren en dat een gedeelte van de vracht was ontvreemd. Beurtschipper de Wit geeft zijn knecht opdracht onmiddellijk veldwachter Frans van Rooijen te waarschuwen. Helaas, Frans durfde, door koorts geplaagd, zijn bed niet te verlaten. De Wit, die zaterdagavond om 12 uur zijn schuit had vastgemeerd, wilde vroegtijdig in Utrecht zijn om zijn met Amsterdamse suikerbroden beladen schip te lossen. Verbolgen vaart hij om half vijf af. Als hij om zeven uur zijn lading lost bij de grossier in kruidenierswaren W. van Haagen, constateert deze aan de hand van de vrachtbrief, dat er dertien suikerbroden, samen wegende tachtig nederlandse ponden, zijn gestolen.

Intussen is de koorts bij de veldwachter geweken en heeft hij zijn bed en huis verlaten op zoek naar de oplossing van de diefstal. En ja hoor, bij de tapper-winkelier Smorenburg liggen in een mand dertien in blauw papier gewikkelde suikerbroden. Smorenburg verklaart de broden te hebben gekocht van Willem N. voor 50 cent per stuk. Willem wordt aangehouden en bekend op zondagavonds de broden uit het schip van De Wit gestolen te hebben. Nog op dezelfde dag wordt hij naar het Burgerlijk- en Militairhuis van Verzekering te Utrecht gebracht. In zijn brief aan de Officier van Justitie verklaart



burgemeester Dolmans, dat Willem N. een diep ongelukkig mens is, verslaafd aan alcoholica. Om aan drank te komen steelt hij, of, zoals de burgemeester schrijft, 'om zich enigszins in zijn behoeftige toestand te redden en weder drank te kunnen machtig worden'. Woorden met deze strekking komen we nu tegen in berichten over ongelukkige drugverslaafden. Dolmans hoopt dat de straf voor Willem verminderd wordt, omdat hij dadelijk bekend heeft.

De ondiepten in de naaste omgeving van de Vechtbrug zijn in het voorjaar van 1848 de oorzaak van ruzie en ergernis. De Vechtbrug staat, als een schip aan de grond is geraakt, soms urenlang omhoog. De schreeuwende belanghebbenden, de schipper en de jagers op de wal en de tolgaarder die zijn brug wil beschermen tegen aanvaringen, vormen met de mukkende wachtenden aan beide zijden van de brug een onvriendelijk, luidruchtig gezelschap. Op 8 mei 1848 schrijft burgemeester Dolmans aan de Gouverneur van de provincie, dat de schippers op vijandige wijze hun ontevredenheid tonen en hij doet een hartstochtelijk beroep op zijn steun bij het verkrijgen van toestemming van baron Van

Tuijl om de Vecht, ter plaatse van de brug, uit te baggeren. Deze wil dit niet toestaan, uit vrees dat de palen onder de bruggehoofden het begeven.

Vooral op zondag is het ongemak groot, als mensen hun weg naar de kerk geblokkeerd zien door een open brug. Burgemeester Dolmans geeft brugwachter Schipperijn daarom aanwijzingen de brug tegen kerktijd niet te openen als een geladen, diepliggend schip nadert, maar daarmee te wachten tot de kerkdiensten zijn aangevangen. Op zondag 23 april weigert een schipper te wachten, eist doorvaart en, als de brug niet geopend wordt, vallen er klappen. Op zondag 7 mei, om negen uur 's morgens, nadert van Utrecht een geladen Keuls schip. Tolgaarder Schipperijn verzoekt de schipper een uurtje te wachten tot de aanvang van de kerkdiensten. De jagers op de wal willen verder en protesteren heftig als de schipper toch toestemt, dit tot grote opluchting van de burgemeester. Eerst om 10 uur wordt de brug opgehaald en pas om half twaalf kan hij weer neergelaten worden, als de schipper en zijn jagers na grote inspanningen de Keulenaar voorbij de brug hebben geloodst.

In zijn schrijven vraagt de burgemeester zich

af, of hij wel het recht heeft de doorvaart, zelfs maar voor een half uur, te beletten. Gelukkig kon hij in zijn jaarverslag van 1848 vermelden dat de strubbelingen rond de Vechtbrug voorbij waren, daar de Vecht bij de brug, op kosten van de gemeenten Maarssen en Maarsseveen, was uitgediept.

Toch, als hij later zou ervaren, had burgemeester Dolmans te vroeg gejuicht. De strijd om de brug tussen de baron en de beide ge-

meenten Maarssen en Maarsseveen wordt in de jaren die volgen, steeds heviger. Duidelijk is er dan sprake van gewijzigde machtsverhoudingen. Het persoonlijke belang van de eens zo machtige Heer van Maarssen moet wijken voor het algemeen belang. In een van de volgende afleveringen daarover meer.

Dick Dekker.

De Waterleiding 'De Vechtstreek' van Maarssen

Bij besluit van de Maarssense Raad werd onder voorzitterschap van burgemeester S.J. Cambier van Nooten op 14 januari 1910 concessie verleend aan de maatschappij 'De Vechtstreek' voor de bouw van de waterleiding die de gemeenten Maarssen en Maarsseveen van drinkwater zou voorzien. Reeds een jaar later, op 10 januari 1911, vond de feest-

lijke opening plaats. De bouw werd verricht onder de bescherming van de Naamloze Vennootschap Nederlands Bureau voor Waterleidingen te Utrecht. De besnorde heren met hun fraaie hoeden op bijgaande foto waren de bestuursleden van de genoemde N.V. met in hun midden burgemeester Cambier van Nooten.





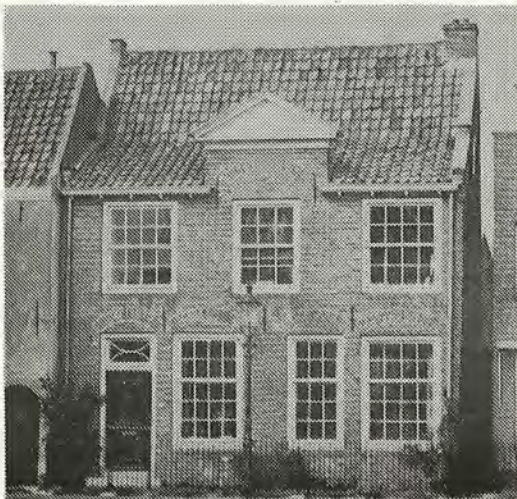
In de gepavoiseerde tent, met sparregroen versierd, links van de toren, staken zij hun speeches af en hieven het glas. Op de andere foto's de mannen die de toren steentje voor steentje het monumentale aanzien gaven. De watertoren, zeker in zijn eerste jaren, de trots van Maarssen, is in 1976 geveld. Links en rechts van de toren woonden tientallen jaren de machinisten C. Visser en C. Degen met hun gezinnen. De dochter van de laatste, mevrouw Schipper-Degen bezorgde ons de foto's van de bouw en mevrouw A.H. Hogenhout-Hofman die van de opening.

D.D.



Langegracht 22:

Restauratie en samenvoeging van de kadastrale nummers 870 en 871 (nu Langegracht 22). Links vóór de restauratie, rechts erna! Zie ook elders in dit nummer.





**SPECIAALZAAK IN
LUXE GESCHENKEN
A.v.d.Bosch Olijve**

Diependaalsedijk 1-b, Maarssen, tel. 61632

g.ter wee

parkweg 15 maarssen
telefoon 61301



**. MEER
AUTO
VOOR
UW
GELD !**

De Ford familie.

GRANADA 

TAUNUS 

CAPRI 

ESCORT 

FIESTA 

UW FORD DEALER IN DE VECHTSTREEK



Autobedrijf Roeleveld BV



Gebruikte
Wagens

MAARSSSEN - STRAATWEG 2 - 4
TEL. 03465 - 62541

BREÜKELEN - STRAATWEG 109
TEL. 03462 - 3944

BRINKHOF

AANNEMINGSBEDRIJF

MACHINEKADE 6, MAARSSSEN

TELEFOON



61456