



# Historische Kring Maarssen



Tienhoven, Herv. Kerk

26e Jaargang no. 3, augustus 1999

CAFE-RESTAURANT

**„GEESBERGE”**  
**aan de Vecht**  
**MAARSSSEN**



voor al  
uw bruiloften en partijen

*Michel en Cokky Heinsius*  
*Zandpad 23 - Maarssen*  
**Telefoon: 0346-561435**

AANNEMERSBEDRIJF

**BRINKHOF**

- \* Nieuwbouw
- \* Verbouw
- \* Onderhoud
- \* Renovatie

**NVOB**

Nederlands Verbond  
van Aannemers  
in de Bouwnijverheid



**Machinekade 6**  
**MAARSSSEN**

**Tel.: 0346-561456**  
**Fax: 0346-550579**



**Koetsveld Assurantiën**

- \* PENSIOENEN
- \* HYPOTHEKEN
- \* BELEGGEN
- \* FINANCIERINGEN
- \* LEASEN

**Raadhuisstraat 15**  
**3603 AV Maarssen**

**Telefoon: 0346-561 680/567 757**  
**Telefax: 0346-560 869**  
**Onderdeel van Nico Koetsveld Beheer BV**



**REO'S**  
**STOFFENBOETIEK**

**kaatsbaan 32**

**3601 ed maarssen tel. 0346-569290**



# HISTORISCHE KRING MAARSSSEN

*Opgericht 11 september 1972, opgenomen in het verenigingenregister bij de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht en Omstreken onder nummer 40476918.*

**Bestuur:** J.H. Sagel, voorzitter, B. Visschedijk, secretaris, Postbus 90, 3600 AB Maarssen, tel.: 0346-567596, Mevr. G.M. Willekes-van Putten, penningmeester, giro 2907376, H. Blaauw, Mevr. M.C. Hatzmann-Scheltema, Mevr. H. Pouderoyen, W. Klever, B. de Ruiter en A. de Zwart.

**Lid van verdienste:** Mevr. J.G. Zwijs-Brink (20-02-84) en drs. W. Smits (10-02-94).

**Erelid:** N. van Tricht (10-02-94), Mevr. A.H. Hogenhout-Hofman (09-02-95).

**Redactie:** B. de Ruiter, Mevr. M.C. Hatzmann-Scheltema, Mevr. A.H. Hogenhout-Hofman.

**Redactie-adres:** Mozartlaan 5, 3603 BD Maarssen, tel.: 0346-565471.

**Lidmaatschap:** De leden bepalen zelf op de jaarlijkse Algemene Ledenvergadering de contributie voor het lopende jaar. Deze bedraagt thans f 22,50 voor leden, f 17,50 voor het tweede en elk volgende lid op hetzelfde adres. Een tweede lidmaatschap, maar dan zonder periodiek is ook mogelijk en kost slechts f 10,-.

Voor meer informatie en eventueel aanmelden als lid van de Kring kunt u schrijven naar de Historische Kring Maarssen, Postbus 90, 3600 AB Maarssen, of contact opnemen met de ledenadministratie, Mevr. G.M. Willekes-van Putten, Bloemstede 51, 3608 TH Maarssen, tel.: 0346-573173.

**Werkgroep archeologie:** H. Blaauw, Bloemstede 193, 3608 TB Maarssen, tel.: 0346-562425.

**Verkoop losse nummers:** B. de Ruiter, Nic. Maesstraat 6, 3601 DR Maarssen, tel.: 0346-563599.

ISSN: 1384-0967

---

**26e Jaargang no. 3, augustus 1999**

**Verschijnt 4 x per jaar**

## Kring Kroniek

### Van de redactie

Ditmaal een Periodiek bijna geheel gewijd aan het kanaal. Een artikel waarvoor we Arie bijzonder dankbaar zijn. Niet alleen is het leuk zo af en toe eens een themanummer te kunnen maken, ook is het voor de redactie bijzonder plezierig om in de vakantietijd over veel kopij van één hand te kunnen beschikken, zodat iedereen rustig met vakantie kan. Vorig jaar was er het thema Bolensteinsestraat en dit jaar is het kanaal aan de beurt, waarvan de aanleg zo veel gevolgen heeft gehad voor Maarssen. Van een oplettende lezer ontvingen wij een correctie op een foto-onderschrift in Periodiek nr. 2/99 op blz. 41. De melkhandel van Van den Hoven werd in 1958 overgenomen door de familie Herweier, dus die zat daar al in 1966 toen de foto werd gemaakt.

In hetzelfde periodiek ontbrak de derde foto van Kobusje Dolman bij het verhaal van Hans Sagel, die wij u niet wilden onthouden, dus die houdt u nog van ons tegoed.

In het volgende periodiek, het laatste van deze eeuw, kunt u weer een aflevering van dhr. Van Elk over de brouwerij verwachten. Tevens hebben wij dhr. Van Bommel weten te bewegen tot het schrijven van een mooi verhaal over het Lukas-aardewerk, waarvan op dit ogenblik een overzichtstentoonstelling is in het Museum Maarssen, die u zeker niet mag missen!

### 29 mei 1999, succesvolle excursie naar Culemborg

Ditmaal hielden we onze jaarlijkse excursie naar Culemborg. We begonnen 's ochtends bij de resten van het kasteel. Daar werd ons door enkele zeer enthousiaste vrijwilligers duidelijk gemaakt wat er

aan resten in de grond zit van dit eens machtige kasteel. Voor wie niet bij de excursie was: elke zaterdag kan dit terrein, in het noordoosten van het centrum, vrij bezocht worden.

Vervolgens leidden bestuursleden van de historische vereniging Voet van Oudheusden ons door het historische centrum van de stad. Als Maarssenaren werden we jaloers, want wat wij hier missen hebben ze in Culemborg juist wel: een gezellig centraal marktplein, omzoomd door oude en bezienswaardige gebouwen. Bovendien was het op deze zaterdag het trefpunt van een club van antieke automobielen.

Na de vrij bestede middagpauze verzamelden we ons bij het oudheidkundig museum Elisabeths Weeshuis. Een mooi oud pand met een rijke geschiedenis, een juist nieuw ingerichte tuin tegen de stadsmuur en een bezienswaardig interieur, bijna teveel om in korte tijd te zien. Zowel de oude en recente historie van Culemborg is vertegenwoordigd in het museum, bovendien is een goed overzicht te krijgen van het leven van de wezen die eeuwenlang verbleven in het huis.

Alles werkte mee om deze dag tot een succes te maken. Het was prachtig weer, er waren sterk betrokken rondleiders en er was veel te zien. Gaan we volgend jaar weer met de bus, dat is veel gezelliger! Van een aantal kanten was dit te horen, we proberen aan dit verzoek te voldoen.

### **Aandacht voor het werk van de werkgroep archief/bibliotheek**

Sinds de oprichting van de Historische Kring Maarssen in 1972 is één van de aandachtspunten archiefvorming.

Alle artikelen die in de media verschijnen over de gemeente Maarssen worden bewaard. Immers, wat ons nu heel gewoon voorkomt, is over honderd jaar net zo interessant voor toekomstige Maarssenaren, als nu voor ons de gebeurtenissen rond 1900. Het resultaat is een hoge stapel kranten. In 1994 is een werkgroep begonnen deze artikelen in ordners op te bergen en te catalogiseren. Publicatie van uittreksels in ons Periodiek laat de samenhang tussen de gebeurtenissen in een bepaald jaar zien. Omdat de tijd niet stil staat zullen we hier nog wel even mee door gaan en de rij ordners in de bibliotheek groeit dan ook.

Uit de erfenis van R. Pos krijgen we boeken en knipselmappen gelegateerd. Behalve over Maarssen en de Vechtstreek gingen deze ook over algemene geschiedenis en wat verder van ons af staande onderwerpen. Dit legaat, toentertijd veilig bewaard in het huis van Arie en Nolda Hogenhout in Tienhoven, is het begin van onze bibliotheek geworden.

Ieder boek dat over Maarssen of de onderwerpen die ons bezighouden, verschijnt wordt aangeschaft. Het boekenbezit groeit dan ook gestaag. Sinds de HKM in 1994 twee ruimten heeft kunnen betrekken in het gerestaureerde Silversteyn, het koetshuis van Goudestein, is de bibliotheek daar onder gebracht. In de loop van de tijd hebben verschillende leden zich ingezet voor het beheer en het uitlenen van deze boeken.

De bibliotheek beschikt naast boeken en artikelen ook over een fotoarchief. Niet alleen foto's, dia's en video's die wij zelf gemaakt hebben, maar ook foto's die leden ons schenken. Helaas is daarbij soms niet meer te achterhalen wanneer de foto gemaakt is of wie er opstaan. Onderzoek hier naar is dan ook dringend gewenst.

25 jaar HKM wil ook zeggen 25 jaar uitgave van ons Periodiek. Bij ieder jaar hoort een inhoudsopgave op schrijver. Maar sinds kort is er ook een totaal overzicht over deze periode. Dit is zowel op schrijver, op onderwerp als op jaartal te selecteren. In de bibliotheek kunt u dit inzien, maar als u liever een eigen exemplaar heeft zijn deze à f 15,- te verkrijgen.

U ziet dat er achter de schermen veel meer gebeurt dan u misschien dacht. Om genoemde zaken in te zien is de bibliotheek iedere donderdagmiddag van 13.00 tot 15.30 geopend. De ingang vindt u aan de naar Goudestein toegekeerde kant van Silversteyn. Hopelijk mogen we u een keer begroeten. Misschien wordt u wel zo enthousiast over alles wat daar gebeurt dat u mee wilt helpen in het beheren van dit moois. Hoe meer mensen zich erbij betrokken voelen des te meer kan er gedaan worden. Ook als u geen tijd, maar wel iets heeft, waarvan u denkt dat het bij de HKM thuishoort horen we graag van u. Mijn telefoonnummer is 0346-569133.

*Hanny Pouderoyen*



### Bibliotheek, nieuwe aanwinsten

Steden in scherven, deel I en II, vonden uit beerputten in Deventer, Dordrecht, Nijmegen en Tiel (1250-1900). Een uitgave van de Stichting Promotie Archeologie te Zwolle in samenwerking met de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek te Amersfoort. Het voorwoord in deel I, dat u misschien nieuwsgierig zou kunnen maken naar de inhoud begint zo: "One man's trash is another man's treasure" aldus de titel van een in 1995-96 gehouden tentoonstelling in museum Boijmans van Beuningen te Rotterdam. Een intrigerende titel die ook van toepassing zou kunnen zijn op dit boek. Want zoals de 20ste-eeuwse vuilnisbelten voor archeologen in het jaar 2000 waarschijnlijk onderwerp van studie zullen zijn, zo is thans het huis-, tuin- en keukenafval van onze voorouders uit de afgelopen 650 jaar een uiterst dankbaar studieobject. Wat een schat aan informatie ligt er niet verborgen in hun versleten schoenen, gebroken opdienschotels, gebarsen glazen zoutvatjes en vetgerande braadsledes! Een bijzondere uitgave voor iedereen die in archeologie is geïnteresseerd.

### Oproep

In jaargang 12 nr.4 staat een 'Antwoord-aan-een-lezer', waarin de heer Dekker schrijft over een 'plateelbakker in Maarssen. Na die ene keer is er in ons periodiek geen aandacht meer besteed aan deze bakkerij. Door de tentoonstelling in het Maarssens Museum van het Lukas-Aardewerk kwam dat andere aardewerkfabriekje weer in beeld. Het gaat om Cornelis de Bruin, geboren 7 april 1870 in Utrecht, die zich met zijn gezin in 1913 op de Langegracht vestigde (nu nummer 9). Vóór hem was in dit pand een azijnfabriekje gevestigd. De Bruin vertrekt in 1918 en vestigt zich in Baarn. Voor hij vertrekt houdt hij met zijn vriend Willem van Leusden een tentoonstelling van hun beider werk.

Het is me gelukt de catalogus te achterhalen, waarvan de voorzijde hier is afgebeeld. Binnenin vinden we 118 nummers, te weten 56 pastels en olieverven en 62 etsen van Van Leusden, echter zonder afbeeldingen, wel met een verkoopprijs. Na nummer 118 volgt alleen het woord 'Aardewerk'. Helaas weten we dus niet wat Cornelis de Bruin gemaakt had. Tot nu toe zijn alle pogingen hierover helderheid te verkrijgen op niets uitgelopen.

Daarom deze oproep:

*Wie weet iets van 't type werk dat Cornelis de Bruin fabriceerde?*

*Zijn er nog ergens voorwerpen van zijn hand aanwezig?*

*Kent iemand literatuur over hem?*

CATALOGUS.

TENTOONSTELLING

VAN

ETSEN EN PASTELS,

VAN

W. VAN LEUSDEN.

AARDEWERK

VAN

CORN. DE BRUIN,

VAN 20 JUNI TOT 25 JULI, 1918

DAGELIJKS VAN 10-5.

TEN HUIZE VAN

W. VAN LEUSDEN, „t Klokje”,

MAARSSSEN.

Alle aanwijzingen, hoe gering ook, zijn welkom bij J.H. Witte, Klokjeslaan 10, 3601 HE Maarssen, tel.562117.

Geïnteresseerden in het werk van W. van Leusden tot 1918 kunnen bij mij een kopie van de bovengenoemde lijst van 118 nummers vragen.

### KRINGNIEUWS

op bladzij 72!

### VAN DE REDACTIE

1. Het overnemen van artikelen zonder toestemming van de redactie is verboden.
2. De inhoud van de artikelen is voor de verantwoording van de auteur.
3. U kunt kopij voor het volgende nummer inleveren voor 15 oktober 1999.



Naar aanleiding van het periodiek van augustus 1998 over de Bolensteinsestraat stelde de heer J.E. Brinkhof ons deze afbeelding ter beschikking. We zien de Bolensteinseweg aan het begin van deze eeuw. Links ligt, door een slootje van de weg gescheiden, de boomgaard van boer Kroon. Aan de rechterkant het dubbele woonhuis met fraaie gevel, dat er nu nog staat. De twee gevelstenen verraden de naam 'Vijzelhove' (periodiek HKM, jg.3, nr.1, blz.11.) In 1903 gaat de Amsterdamse houthandelaar Johan van de Vijsel op Bolenstein wonen (HKM 11-4-78) Hij laat 'Vijzelhove' bouwen, waarschijnlijk in 1905, volgens onderzoek van de heer Cees Bloemendaal.

De spreuk op het huis is van de onderwijzer en kinderboekenschrijver Kees Valkenstein.

**'Jan bedenkt 't, Piet volbrengt 't  
Klaesgjen laekt 't, Ach wat maekt 't'**

Hij woonde in het begin van deze eeuw een aantal jaren in de linker woning. Na zijn vertrek omstreeks 1930 woonde de familie Brinkhof zo'n vijftig jaar in het huis. De rechter woning is vele jaren bewoond geweest door de familie Van Rijn. Jan van Rijn had een tuincentrum dat achter de woningen gevestigd was. Ooit was daar de hertenkamp van Bolenstein. Direct rechts van de huidige woningen liep tot het najaar 1885 het Kerkepad, richting Berenstein, waar tot dan de RK-kerk was. Op de foto ontbreekt op de hoek van de Amsterdamsestraatweg en de Bolensteinseweg de voor velen bekende, in 1975 afgebroken, houtloods.

*Arie de Zwart*





Afb. 1



Afb. 2.

## Gevelstenen

Het is al weer heel wat jaren geleden, dat er in het bestuur van de HKM werd besloten een commissie op te richten, die alle uithangborden en gevelstenen aanwezig in de gemeente Maarssen zou inventariseren. Na een eerste publicatie van zo'n gevelsteen (jaargang 2, blz. 21) waarbij helaas een verkeerde foto werd geplaatst, heeft de commissie nooit meer iets van zich laten horen.

Aan dit alles moest ik denken toen ik op een wandeling door Maarssen op de Langegracht een mij onbekende gevelsteen zag. Op afbeelding 1. ziet u een gevelafsluiting met daarin een schild, waarin een geelgekleurde hand is afgebeeld. Bij navraag bleek niemand deze steen te kennen en ook de bewoners van het pand hadden geen idee over de betekenis ervan.

't Toeval wilde dat tegelijk met het vinden van de herkomst, dhr. Van Elk in het laatste periodiek (jg. 26, blz. 28) deze steen als voorbeeld heeft gebruikt. Voor 1681 heeft de heer Geelhandt een aantal huizen op de Langegracht gekocht. Op een van deze huizen liet hij de genoemde gevelsteen plaatsen. In 1681 vermeldt een belastinglijst als eigenaars 'de erven Geelhandt'. De 'erven' bleek zijn dochter Catharina te zijn die de vier naast elkaar staande huizen in bezit kreeg. Zij was gehuwd met Sr. Berent Heydendaell en zij verhuurden drie en bewoonden een van de vier woningen. In 1715 wordt Berent genoemd als eigenaar. Maar in 1724 is het weer Catharina, nu als weduwe van Berent. Overigens blijkt uit alle belastinglijsten waarin Catharina wordt genoemd haar achternaam als Geeland te worden geschreven. Of dit een verschrijving is, of dat zij dit mooier vond dan Geelhandt is niet duidelijk.

Op de tweede foto ziet u nog een gevelsteen aanwezig op de Langegracht, voorstellende een wilde man. Hiervan is echter geen enkel verband gevonden met een naam van vroegere bewoners. Mogelijk dat deze steen alleen maar is bedoeld als versiering en onderscheid van dit huis.

J.H. Witte

In het voorjaar van 1998 las ik voor mijn plezier een aantal artikelen opnieuw die eerder in ons blad verschenen waren. Ik stuitte daarbij o.a. op de volgende voor mij uitdagende opmerking van Dick Dekker in een artikel over het Merwedekanaal: 'De aanleg van het kanaal en zijn gevolgen zou de titel kunnen zijn van een lang artikel'. Zou ik daar iets van kunnen maken? Toen ik bij toeval kort daarna een stuk las over de tijd dat het Merwedekanaal werd gegraven, besloot ik de uitdaging aan te nemen.

Voor enkele bronnen en een groot aantal illustraties ben ik dank verschuldigd aan de heren C.W.P. Bloemendaal en J.H. Sagel en aan Marja Hatzmann voor de redactionele assistentie.

A. de Zwart

1. D. Dekker, periodiek HKM, jaargang 11, nr.1, blz.16.

## De aanleg van het Merwedekanaal



Afb. 1. Detail van een kaartje uit het tijdschrift *Eigen Haard*, februari 1888.





*Afb.2. Overtoom. Kleine vaartuigen, zoals boerenpramen en schouwen werden over de afsluitdam 'getrokken' met behulp van een wipmechanisme. De overtoom bevond zich waar de Haarrijn het Merwedekanaal bereikte. Rond 1900 is de overtoom al buiten dienst gesteld. De woning van de overtoomwachter staat nog aan de Westkanaaldijk. Foto Utrechts Archief.*

## Inleiding

Om de concurrentie met andere zeehavens aan te kunnen in de periode van toenemende industrialisatie en handel na 1850 was een goede, korte verbinding van Amsterdam met de Noordzee onontbeerlijk. Toen deze in 1876 was gerealiseerd, was de noodzaak snel te komen tot een betere vaarroute van Amsterdam naar de Rijn dringender dan ooit. De Keulschevaart, de bestaande vaarweg, voldeed niet meer. Zeker gezien de natuurlijke verbinding te water met Duitsland, waarover Rotterdam beschikte.

De opkomst van de stoomscheepvaart in diezelfde periode zorgde voor nog een argument te streven naar een passende vaarweg. De steeds vaker gehoorde klacht van de schippers over de hoge kosten van doorvaartrechten bij bruggen en sluizen en de soms lange wachttijden op die plaatsen waren ook redenen een goede en tol-vrije vaarroute te bepleiten.

Welke route volgde de Keulschevaart? Bij Koninklijk Besluit van 16 april 1821 werd de verbe-

tering van de bestaande vaarweg van Amsterdam naar Duitsland aangekondigd. Enkele bochten werden afgesneden, sluizen vergroot en doorvaarten bij bruggen uitgediept en verbreed. Voor Maarssen betekende het o.a. dat de enkele klapbrug bij de Kaatsbaan vervangen werd door een dubbele.<sup>1</sup> De werkzaamheden waren in de loop van 1824 gereed. De verbeterde vaarroute werd Keulschevaart genoemd.<sup>2</sup> Zij begon aan het Entrepotdok te Amsterdam, volgde de Herengracht, de Binnen-Amstel, de Buiten-Amstel, Weespertrekvaart, Vecht, het stadswater van Utrecht, de Vaartsche Rijn naar Vreeswijk, de Lek rechtovergestoken naar Vianen, Zederik kanaal, Linge, Merwede bij Gorinchem, van daar richting Duitsland.

In de tweede helft van de 19e eeuw voldeed voor Amsterdam deze handelsweg te water met Duitsland in het geheel niet meer. Er moest een betere verbinding met de Rijn komen. Na veel geharrewar werd besloten het Merwedekanaal aan te leggen.<sup>3</sup>



Nu volgen eerst de gegevens over de besluitvorming tot aanleg, de realisering in het bijzonder bij Maarssen en de opening van het kanaal. In de nu volgende bijdrage komen de gevolgen van de nieuwe waterweg voor Maarssen aan bod.

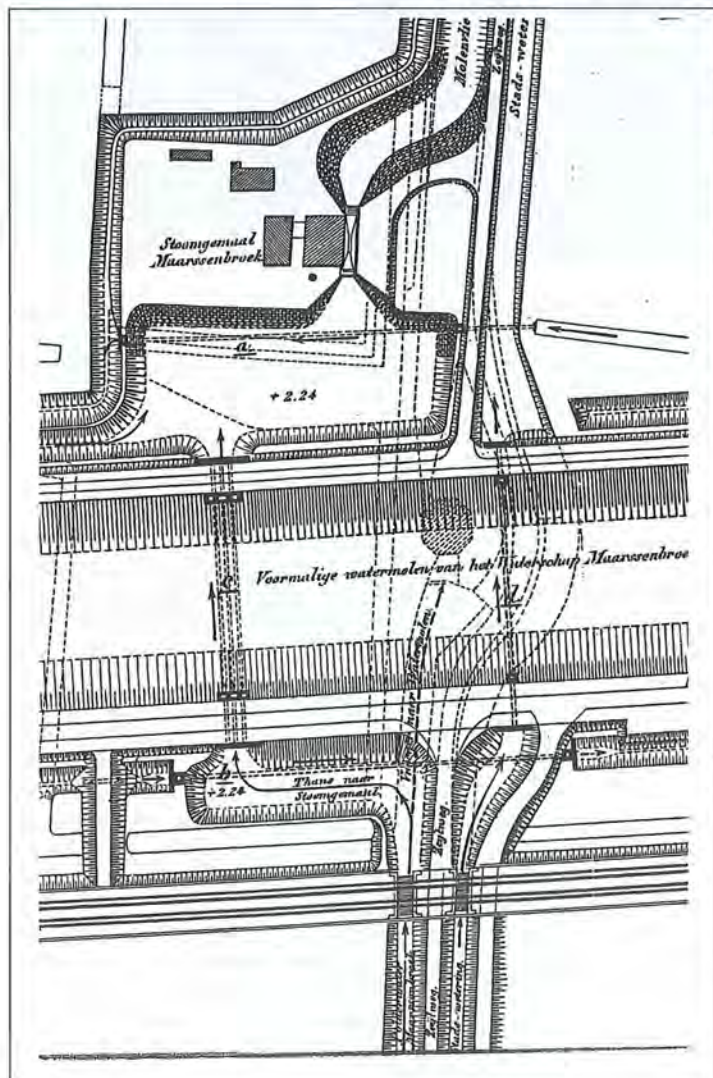
#### De besluitvorming die geleid heeft tot de aanleg van het kanaal.<sup>4</sup>

In de jaren zeventig van de vorige eeuw heerste er grote onrust in de Vechtstreek omdat er plannen ontwikkeld werden om Amsterdam een betere scheepvaartverbinding met de Rijn te geven. Aanvankelijk maakten de ontwerpers alleen gebruik van verschillende tracés's buiten de

Vechtstreek. Een van de voorstellen, een kanaal van Amsterdam door de Gelderse Vallei naar de Rijn, maakte een goede kans te worden aangenomen. De Vechtstreek en de stad Utrecht gaven zich echter niet zo maar gewonnen. Maarsens burgemeester Jonkheer J.C. Strick van Linschoten verzette heel veel werk om het vaarverkeer door het dorp te behouden, uit angst dat Maarssen bij het ontbreken daarvan een dood plaatsje zou worden. Hij werd krachtig gesteund door het op Cromwijck wonende kamerlid Bastert en door zijn vrienden van het Nut.<sup>5</sup>

Hun inspanningen leken succes te hebben, want op 6 januari 1881 diende minister Jhr G.J.G.

Klerck een ontwerp in tot verbetering van de bestaande Keulschevaart. De Vechtgemeenten dachten aanvankelijk een goede oplossing uit het vuur gesleept te hebben, maar spoedig bleek dat de onzekerheid bleef. Het plan Klerck werd wel op 29 juli 1881 tot wet verheven, maar na behandeling op 23 januari 1881 werd het met slechts een kleine meerderheid aangenomen. Bovendien was het bekend dat de wet ruimte liet voor wijzigingen en dat Amsterdam zich door het



Afb.3. Op de tekening zien we de Zeijlweg (nu Zijlweg) tussen de Molenvliet en de Stadswetering. De weg liep langs Herteveld, tussen de Amsterdamsestraatweg en de Maarssenbroeksedijk. Aan de Zeijlweg juist achter het park van Herteveld stond de Maarssenbroeksepoldermolen, die omstreeks 1891 werd afgebroken, omdat hij in het tracé van het kanaal stond. Het nieuwe stoomgemaal achter in het park van Herteveld zoog door een pijpleiding (c) onder het kanaal het polderwater van Maarssenbroek aan. Kaart archief HKM. (Terwille van de leesbaarheid wordt hier niet geschreven over de andere waterstaatkundige voorzieningen ter plaatse.)



slechte plan ernstig benadeeld voelde. Daardoor ging in Den Haag de strijd achter de schermen gewoon door. De onzekerheid in de Vechtstreek was dus terecht. Daarom mengde Maarssen zich in de strijd.

Eerst komt nu een journalist uit die tijd aan het woord, de heer A.A. Beekman :

*'Het is duidelijk dat nog zeer groote gebreken dit laatste ontwerp aankleefden: vooral het behoud van de Vecht- en VaartseRijnpanden met al hun bochten, nauwe gedeelten, bruggen en schutsluizen, maakt het kanaal werkelijk tot een zeer gebrekkige verbinding van onze koopstad met de Rijn. De regeering schijnt dit kort na hare hardnekkige verdediging van het plan zelve te hebben ingezien en stelde reeds in 1883 een nieuw ontwerp voor wat mogelijk was door de groote ruimte, welke de bewoordingen der wet toelieten.'*

Hoe zag dat nieuwe voorstel eruit? Het hield een kwalijke wijziging in voor de Vechtstreek. De doorgangen in de dorpen, behalve in Loenen, werden uit het plan gehaald. In plaats daarvan stelde men een nieuw kanaal voor van Nieuwer-

sluis dat Breukelen ten westen liet liggen en de Vecht tussen dit dorp en Maarssen sneed, van hier ging het ten westen van Maarssen om, in de richting van Utrecht (zie afb.1.).

In een uiterste poging de scheepvaart door het dorp te behouden waren de gemeenteraden van Maarssen en Maarsseveen bereid een heel hoge prijs te betalen, wat het dorpsgezicht betreft.

Zij stelden voor een stuk terrein van Doornburg en van Bolenstein te onteigenen en de zestien huizen van de Schippersgracht, het Heerenlogement, het logement De Eenhoorn, Huis Ter Meer, Hazenburg en Vechtsigt te onteigenen en af te breken, om zo een rechte en brede doorvaart in het dorp te maken.<sup>6</sup> Hoewel dit plan op papier f 46.000,- goedkoper was, dan het regeringsvoorstel, werd het verworpen.

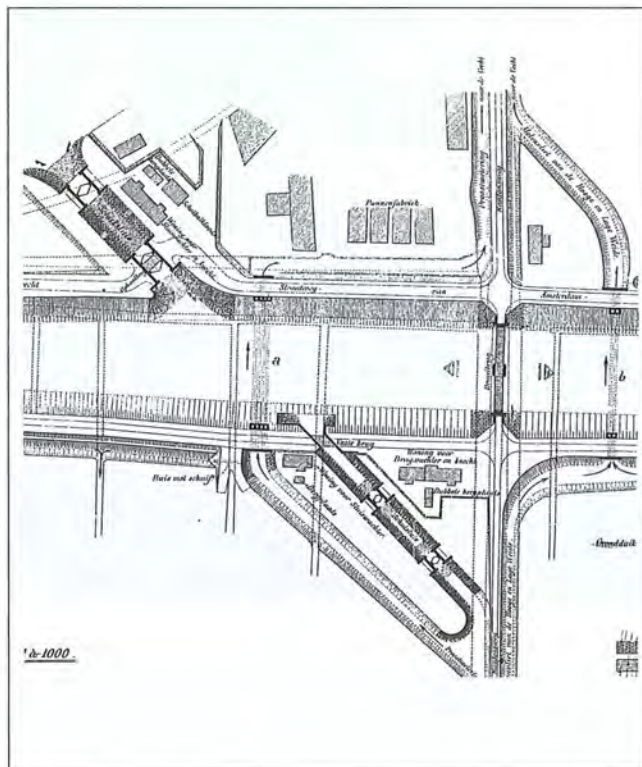
Het plan van de regering van 1883, een vaarweg buiten de dorpskernen om, bevatte ongetwijfeld grote verbeteringen voor Amsterdam en de scheepvaart in 't algemeen. Maar ook dit ontwerp, de zogenaamde 'laatste editie' van het Merwedekanaal, zou niet worden uitgevoerd. Nu



Afb.4. Op deze bijzondere foto uit 1890, die werd genomen vanaf de Westkanaaldijk in de richting van Maarssen-dorp is het kanaal nog niet in gebruik. Het stoomgemaal voor de polder Maarssenbroek op een voormalig stuk grondgebied van Hertevelt staat er al. Aan de linker- en rechteroever is aan de stenenvoorzieningen te zien waar de pijpleiding liep. De molen bleef nog enige tijd gespaard; de Zeijlweg kon nog niet doorgegraven worden omdat de draaibrug bij de Stationsweg nog niet klaar was.



Afb.5. Deze Ansichtkaart (particulier bezit) is van rond 1900 en toont de geopende brug bij de Stationsweg. Spoorbrug is een verwarrende aanduiding. De fotograaf stond op de Oostkanaaldijk voor de voormalige brugwachterswoning. Rond de eeuwwisseling had de **zeil**vrachtvaart nog niet alle betekenis verloren. De tekst op de adreszijde luidt: 'Aan mejuffrouw van Tricht, werkmeisje Amstelhotel, Amsterdam.'



Afb.6. Veel van de voorzieningen en gebouwen op deze tekening bestaan niet meer. Het is mede daarom een interessante afbeelding. Boven in het midden bevond zich tot 1911 de dakpannenfabriek Welgelegen. Nu staan daar gebouwen van de A.C.F. Links daarvan is te zien hoe het verkeer op de Amsterdamse straatweg bij de ophaalbrug drie bochten, waarvan één haakse moest maken. De schutsluis voor het verkeer over water van en naar de Vecht en de sluiswachterswoning bestaan nog. Begeven we ons over de Zuulense draaibrug dan zijn te zien de brugwachterswoning, de kleine schutsluis voor de poldervaart, de sluiswachterswoning en de grondduiker voor afwatering van de Proostwetering. Via de poldersluis werd turf, mest, klei voor de steenbakkerijen, veevoeder e.d. vervoerd. Op het terrein in de hoek rechts begrensd door de Kantonaalweg en de Westkanaaldijk bevond zich steenfabriek 'De Volharding'.

Tekening archief HKM.





*Afb. 7. De fotograaf heeft op de Westkanaaldijk gestaan bij de voormalige poldersluis (zie afb. 6.) Een fraaie afbeelding van kort na de opening van het kanaal. Rechts staan de gebouwen van dakpannenfabriek 'Welgelegen'. De ophaalbrug verdween in 1935 toen terplaatse de bochten uit de Amsterdamse straatweg werden gehaald. De sluiswachterswoning en rechts daarvan de schotbalkloods staan er nog. Wordt het geen tijd deze gebouwen op de lijst van Rijksmonumenten te plaatsen?*

*Foto: Het Utechts Archief.*

de belangen van de Vechtstreek, door dit regeringsvoorstel, toch waren opgeofferd, deed de afgevaardigde uit de Tweede Kamer Rutgers van Rozenburg een laatste poging om nog zoveel verbetering te krijgen voor Amsterdam als mogelijk was. Hij stelde voor de wet van 1881 zo te wijzigen dat de Vecht geheel buiten de nieuwe waterweg bleef. Zijn plan hield o.a. in voor het deel van Amsterdam tot Utrecht een nieuw kanaal ten westen van de Vecht aan te leggen. Het voorstel om de wet aldus te wijzigen, werd aangenomen; de wijziging van de wet dateert van 25 mei 1884.

### **De werkzaamheden**

De aanvankelijk geplande Rijnverbinding werd geen nieuwe vaarweg; de Keulsevaart zou worden aangepast. Na het aannemen van de wet daartoe in de zomer van 1881 werd direct met een aantal werkzaamheden begonnen. De bedoeling was dat de verbeterde waterweg in vier jaar gerealiseerd zou zijn. Toen de wet in 1884

gewijzigd werd, was dus een aantal voorzieningen al klaar. Het betrof vooral aanpassingen ten zuiden van Utrecht en werkzaamheden bij Zeeburg in Amsterdam. Door deze wetswijziging moest echter een nieuw kanaal van Amsterdam naar Utrecht gegraven worden en dat gaf een grote vertraging. De vier jaar werden er elf.<sup>7</sup>

De soms moeizame onteigeningsonderhandelingen en de gesprekken om tot regelingen voor de afwatering van de vele polders te komen, waren daar de belangrijkste oorzaak van. Vooral de werkzaamheden bij Maarssen kwamen laat op gang, want de afwatering van Maarssenbroek ook die van het Maarssense waterschap de Hoge- en Neermaten en enkele bezwaren van polderbesturen vroegen eigen oplossingen.<sup>8</sup> Daardoor kon de aanbesteding van het gedeelte van de Haarrijn tot Utrecht pas op 1 mei 1889 plaats vinden en het werk moest op 31 december 1891 klaar zijn.<sup>9</sup>

Er werd dus onder grote tijdsdruk gewerkt, want in ruim twee-eneenhalf jaar moest niet alleen van



Afb.8. De fotograaf stond op de Westkanaaldijk voor de steenfabriek 'De Volharding' en hij fotografeerde in de richting van Maarssen. De brug was vooral bedoeld om de Zuilense en Maarssense boeren gelegenheid te bieden hun landerijen aan de westkant van het kanaal te bereiken. Vanaf 1911 verrijzen op de plaats van 'Welgelegen' rechts op de foto, de fabrieksgebouwen van de Kininefabriek. Het gebouw geheel links zou de boerderij Groeneveld kunnen zijn. Foto particulier bezit.



Afb.9. Een foto van omstreeks 1930. Rechts bevinden zich de twee sluiscomplexen. Bij de Vechtsluis in de S-bocht is de Amsterdamse straatweg goed te zien. Boven de sluis naar de Proostwetering aan de andere kant van het kanaal is de steenfabriek De Volharding voor een belangrijk deel zichtbaar. Waarschijnlijk is dit het eerste industriële bedrijf na 1892 aan de Westkanaaldijk, op dan nog Zuilens grondgebied. De Kantonalweg vormde toen de grens tussen Zuilen en Maarssen. Later wordt de steenfabriek opgenomen in de N.V. Het Spoorwegbouwbedrijf. In 1975 wordt Structon op deze plaats gevestigd. Links is de molen van De Ridder nog juist zichtbaar. In het midden zijn de bedrijfsgebouwen van de Nederlandse Kininefabriek mooi te zien. Op het weiland links boven werd rond 1970 het bedrijf Brocacef gebouwd (zie ook de afbeelding in periodiek nr.2, jaargang 25, blz. 46.). Foto particulier bezit.





*Afb. 10. Deze foto moet gemaakt zijn tussen 1935 en 1939. In 1935 is de Opbuurenbrug in gebruik genomen; daarmee verviel de S-bocht in de Amsterdamse straatweg. De mooie ophaalbrug over de sluis werd na 43 jaar afgebroken. De draaibrug in het kanaal werd uiterlijk met ingang van 1 januari 1939 buiten bedrijf gesteld. De witte dukdalkoppen vormen onbedoeld fraaie pijlen; rechts in de richting Utrecht, links in de richting Maarssen. Met de verbreding van het kanaal, na de tweede wereldoorlog, is het gehele waterstaatscomplex linksonder afgebroken.*  
Foto J.W.C. Bloemendaal.

Maarssen naar Utrecht de 'kanaalgoot' aangelegd worden, maar moesten ook de bijbehorende voorzieningen gerealiseerd zijn. Dat dit laatste bij Maarssen een hele klus was zal blijken uit de afbeeldingen en toelichtingen.<sup>10</sup>

Een van de bezwaren van de polderschappen was dat de vaarweg via de Haarrijn naar de Vecht werd afgesneden. Om hier aan tegemoet te komen werd een overtoom gebouwd op de plaats waar de Haarrijn aan de Maarssenbroekse kant het kanaal bereikt.<sup>11</sup>

De afbeeldingen 2, 3, 4 en 5 tonen de waterstaatkundige werkzaamheden rond 1890 in en bij het kanaal van de Haarrijn tot en met het station.

Bij de onteigeningsbesprekingen heeft de toen nog zelfstandige gemeente Zuilen in 1887 een regeling met Rijkswaterstaat getroffen die o.a. inhield dat de Zuilense boeren een toegangsmogelijkheid tot hun landerijen in Maarssenbroek en

Hoge- en Lage Weide zouden behouden. De oplossing daarvoor was een draaibrug in het kanaal bij de Kantonaleweg. Op deze plaats moesten op een klein stuk veel voorzieningen getroffen worden. Het is heel interessant met behulp van de afbeeldingen 6 tot en met 10 op ontdekkings-tocht te gaan. Op enkele afbeeldingen zijn bruggen sluiswachterswoningen te zien. Ze zijn alle in dezelfde stijl gebouwd. Maarssen was er vroeger vijf rijk; een enkele woning bij de overtoom, een dubbele aan het eind van de Stationsweg links, een dubbele bij de Vechtsluis bij de A.C.F., bij de Kantonaleweg een enkele bij de sluis van de Proostwetering en een dubbele bij de Zuilense draaibrug. De woningen bij de voormalige overtoom en de dubbele bij de Vechtsluis zijn er nog. Afbeelding 11 geeft de bouw van de laatste woning weer en afb.12 toont een tekening van dit type huis.

#### **De opening.**

Op 4 augustus 1892 werd het kanaalgedeelte tot





Afb.11. Volgens de eigenaar van de foto, de heer C.W.P. Bloemendaal, wordt hier de sluiswachterswoning bij de Vechtsluis gebouwd. De bouwplaats doet inderdaad denken aan de situering van deze woning. In de vorm van de bouwsels is nog moeilijk de sluiswachterswoning in wording te herkennen. Op de achtergrond zijn schuren van de dakpannenfabriek 'Welgelegen' en heel mooi de molen van De Ridder te zien.

Vreeswijk officieel geopend door de bijna 12-jarige Koningin Wilhelmina. Ze maakte in gezelschap van haar moeder Koningin-regentes Emma een feestelijke vaartocht van Amsterdam naar Vreeswijk, waar de openingshandeling plaatsvond. Een tijdgenoot schreef hierover<sup>12</sup>: 'Het was een dag van beduidenis.... Van Soestdijk gekomen werd op de gebruikelijke wijze door kanonschoten het sein gegeven, dat de Koninkinnen weldra het Centraalstation zouden bereiken;.....; de Hofrijtuigen stonden aan de westzijde van het Koningspaviljoen gereed en onder het aanhoudend gejuich van de menigte, die zich aan het station opgesteld en langs de te volgen weg geschaard had, werd nu gereden onder het Oostelijk viaduct naar den De Ruyterkadesteiger, waar vier stoomboten voor den tocht gereed lagen: de **Ceres**, bestemd voor Hare Majesteiten met gevolg en autoriteiten; de **Mercurius** en de **Diana** voor de verdere genodigden, terwijl een havenstoomboot, waarop zich twee muziekkorpsen bevonden,..... Een ware feesttocht was het, allerwegen langs den vaarweg waren versieringen aangebracht; de Gemeentebesturen maakten hunne opwachting in ambtsgewaad'. Blijkbaar had de Vechtstreek zich in zijn lot geschikt, want 'nergens ontbrak het aan warme ovaties; buitenplaatsen en verdere woningen langs de Vecht waren in feestdos'.

Langs het kanaal in Maarssen en Zuilen stonden die middag veel zwaaiende mensen. Burgemeester J.G. Strick van Linschoten en de gemeentebesturen van Maarssen en Maarsseveen bevonden zich waarschijnlijk op of bij de geopende brug aan het einde van de Stationsweg, hun collega's van Zuilen hadden zich mogelijk opgesteld bij de brug in de Kantonaleweg.

'Tegen half vier te Vreeswijk aangekomen, werd aan land gegaan en de koninkinnen namen plaats onder een baldakijn. Na enkele toespraken verzocht de Minister van Waterstaat, de heer Lelie, aan Koningin Wilhelmina, den steen te onthullen; een druk op de knop der electriche geleiding was hiertoe voldoende. Het middendeelte der draperie viel - de nationale vlag werd geheschen - een luid Hoera! weerklonk. Op den zwarten gedenksteen is met witte letters gesteld :

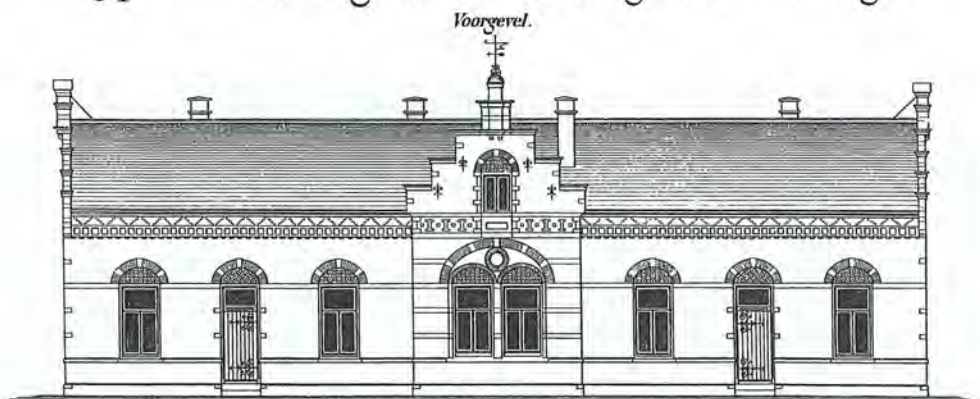
**Koninginnesluis, 4 augustus 1892'.**

#### Noten:

1. Bedoeld wordt ook Nieuw-Maarsseveen. Maarssen en Maarsseveen waren nog twee gemeenten. De Herengracht en het vervolg ervan; het Zandpad behoorden tot Nieuw-Maarsseveen. Midden door de Kaatsbaan liep de grens tussen beide gemeenten. Vanaf de brug was links Maarsseveen



## Type van een brugwachters- en brugknechtswoning.



Afb.12. Deze fraaie tekening toont het type brug- en sluiswachterswoning rond 1890. In het linker- en middendeel woonde de sluiswachter en rechts de knecht.

en rechts Maarssen. Vanaf de kruising met de Kaatsbaan gerekend gold hetzelfde voor de Nasaustraat.

2. N.E. Baars, Varend vervoeren, blz.10.
3. Dick Dekker schreef twee artikelen over het kanaal, die alleszins het lezen waard zijn, jaargang 10, nr.4, blz.77 en jaargang 11, nr.1, blz.9. Het stuk Merwedekanaal van Amsterdam naar Utrecht werd na een aantal aanpassingen in 1952 een belangrijk deel van het Amsterdam-Rijnkanaal.
4. Voor dit deel is gebruik gemaakt van gegevens van:  
A.A. Beekman : Het Merwede-kanaal, gepubliceerd in het weekblad Eigen Haard 1888.  
D. Dekker, periodiek HKM, jaargang 11, nr.1, blz.9  
K.E. Baars. Varend veroveren, 1991.
5. Het in de laatste jaren zo fraai herstelde Cromwijck ligt aan de Vecht nog in de gemeente Maarssen, richting Breukelen, tegenover de Oliphant. Zie HKM periodiek, jaargang 19, nr.3, blz 51. Maatschappij tot Nut van het Algemeen, kortweg genoemd 't Nut, opgericht in 1784 door ds. Jan van Nieuwenhuizen uit Edam, HKM periodiek, jaargang 8, nr.4, blz.76.
6. Het Herenlogement is de huidige Prins te Paard,

op de plaats van de Eenhoorn staat nu de RK-pastorie, Huis Ter Meer bevond zich tot 1903 in de binnenbocht van de Vecht tegenover Huis ten Bosch, Hazenburg is dat mooie grote huis aan de Binnenweg en verderop, waar nu de nrs. 40, 42 en 44 staan bevond zich Vechtsigt.

7. De kosten werden begroot op 10 miljoen gulden; de werkelijke kosten bedroegen 21 miljoen gulden.
8. De Hoge- en Neermaten is het gebied van de tuinen en landerijen tussen de Vecht en de polder Maarssenbroek. Zie ook afb.5 in het volgende artikel in dit periodiek.
9. De Haarrijn verbond Haarzuilens (langs Maarssenbroek) met de Vecht. Aan het eind van Zwane-kamp is daar nog duidelijk een deel van te zien.
10. Dick Dekker schreef hier eerder over in HKM periodiek, jaargang nr.1, blz.9
11. a. Terwille van de leesbaarheid wordt hier niet geschreven over de (af)watervoorziening van de polders bij Haarzuilens en Vleuten.  
b. Eerder werd over deze overtoom al geschreven in het periodiek, jaargang 16, nr.1, blz.17.
12. Het betreft hier een fotokopie van een fragment uit een boek waarvan de rest ontbreekt.

# Gevolgen van het Merwedekanaal voor Maarssen

## Inleiding

De gekozen oplossing voor de vaarroute buiten het dorp om voorkwam dat een groot deel van historisch Maarssen werd afgebroken. Enkele hofsteden en buitenplaatsen hadden wel te lijden door de aanleg van het kanaal. De vestiging van fabrieken in het begin van deze eeuw langs het kanaal zorgde voor werkgelegenheid en daardoor voor het geleidelijk groter worden van het inwonertal met bijbehorende, groeiende bedrijvigheid. Aanvankelijk moet de scheepvaartstille in het dorp voor een deel van de middenstand vervelende gevolgen hebben gehad. Dit alles en nog wat meer vormt het onderwerp van het nu volgende artikel.

De voorbereiding voor dit stuk en de schrijfbaarheid die erop volgde, leidt een enkele keer tot het inslaan van zijwegen. Maar weest u gerust, de uitstapjes voeren steeds weer terug naar de hoofdweg.

## De nering in het centrum

Het bijna geheel wegvallen van de scheepvaart in 1892 betekende een gevoelig verlies voor de bedrijvigheid in het dorp. Voor die tijd voeren per week ruim 600 schepen door de Vecht. Een gewone trekschuit werd door drie man bediend. De schipper aan het roer, de knecht bij de mast en de jager op of achter het paard. Een zeilschip in de beroepsvaart zal ook al gauw enkele bemanningsleden hebben gehad. De grote Keulenaars konden het met drie man niet af. Een voorzichtige schatting leert dat er met de schepen per week tussen de 1500 en 2000 bemanningsleden Maarssen passeerden. Niet iedere schipper zal hier aangelegd hebben om een café te bezoeken of inkopen te doen. Toch moet de schadepost voor de neringdoenden, door de plotselinge vermindering van het aantal klanten, duidelijk voelbaar geweest zijn. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan allerlei bedrijfstypes op de Langegracht en de Kaatsbaan. Kruidenier-slijter Kors Ruis (toen het laatste pand aan de gracht op de hoek van de Schoutensteeg), schoenmaker J. Hofman, de bakkers Peeters en Van Arkel, koffiehuis M. Kouffeld (nu Ome Klaas) en baardscheerder Houssart zullen het beslist gemerkt hebben in hun inkomen. In de Kaatsbaan zal een aantal

bedrijfjes die last ook ervaren hebben. Café Klarenbeek op de hoek van de Langegracht, hoefsmid De Meulenmeester (nu is hier een reisbureau gevestigd), kruidenier-sigarenwinkel Van Weerden en het klompen- en touwwinkeltje van de gezusters Nijboer.

Bakker Peeters had zijn zaak in het huidige pand Langegracht 24, van Van Veldhuizen. Op 14 december 1881 vroeg hij vergunning aan om een uitgebouwde uitstalkast aan te brengen. Dat was de periode waarin onzekerheid bestond of het regeringsbesluit de Keulschevaart te verbeteren wel uitgevoerd zou worden. Zou het met het oog op de enigszins sombere toekomst geweest zijn dat bakker Peeters gedacht heeft dat een aantrekkelijker voorgevel van de bakkerswinkel geen kwaad kon? Hoe het ook zij Maarssen was vanaf 1882 een mooie uitstalkast rijker, tot 1940 toen er een einde kwam aan 130 jaar bakkerij Peeters op de Langegracht. Ook bakker Henk Vendrik in de Kaatsbaan (nu herenmodezaak Servaas), had zo'n uitstalkast evenals bakker Gerritsen op de hoek Kaatsbaan-Herengracht. In dit pand, waar nu boekhandel Bouwman gevestigd is, is van 1830 tot enkele jaren terug een bakkerswinkel geweest. Het is waarschijnlijk geen toeval dat in die tijd bakker Soede zich daar bij de brug vestigde. In de jaren 1823/1824, na het ingebruiknemen van de Keulschevaart was het scheepvaartverkeer zeer toegenomen. Een deel van zijn klantenkring zal dan ook waarschijnlijk onder de schippers gezocht moeten worden. Het was die schippersklandizie die in 1892 weer verloren ging.

Om dezelfde strategische reden als bij bakker Soede, maar veel eerder, al ver voor 1700, was op de andere hoek van de Kaatsbaan bij de brug een tapperij gevestigd, Schilt van Vranckrijk genaamd. De overbuurman aan de andere kant van de Vecht, de brouwer Cors Jansz. de Jong werd in 1685 voor 1450 gulden de nieuwe eigenaar.<sup>1</sup> In of kort na 1689 droeg de herberg de naam Koning van Engeland, naar stadhouder Willem III die, via zijn huwelijk met Mary Stuart, Koning van Engeland werd.<sup>2</sup> In 1702 keert de naam Schilt van Vranckrijk weer terug. Dat jaar is het begin van het tweede stadhouderloze tijdperk, waarbij





*Afb. 1. Voor de smederij in de Kaatsbaan rechts de baas Van Schoonhoven, de opvolger van De Meulenmeester. De hoefsmid links zou zoon Jan van Schoonhoven kunnen zijn. Het hondenhekje in de geopende deur van slagerij Koeman is er nu nog. Deze foto uit ±1930 ontving de Kring van de fam. Van Hunnik.*

het Huis van Oranje, met de dood van koningstadhouder Willem III, door de regenten weer voor een periode in de wachtkamer werd gezet (1702-1747). De herberg op deze lucratieve plaats werd voortgezet en veel later in de tweede helft van de 19e eeuw is Arie Klarenbeek lange tijd de eigenaar. Hij kocht het pand op 1 december 1861 en het werd weer verkocht op 1 maart 1902. Een tapperij op deze plaats was niet zo verwonderlijk, vlak bij de brug, waar schippers vaak moesten wachten, omdat hun goederen werden ingeklaard.<sup>3</sup> Toen de weduwe Klarenbeek in 1902 stopte, betekende dat ook het einde van de tapperij. Dat is bijzonder, want er was op deze plaats zeker al sinds het einde van de 17e eeuw een openbare drinkgelegenheid. Het was zeer waarschijnlijk het wegvallen van de drukke scheepvaart, dat Klarenbeeks bedrijfje minder winstgevend maakte. Het werd nog tien jaar voortgezet. Maar dan bij de verkoop in 1902 was er voor het eerst in ruim twee eeuwen geen herbergier te vinden die er brood in zag. Kreeg

burgemeester Strick van Linschoten gelijk, werd Maarssen een dood plaatsje?

### **De Maarssense Burgers**

(Overlast en levendigheid door de scheepvaart).

De Keulschevaart werd na 1823, het jaar dat de Vecht werd uitgediept, steeds drukker bevaren. En zo ontstond geleidelijk aan de situatie dat meer dan 100 vaartuigen per dag, de zondag niet meegerekend, het wegverkeer in het dorp het gehele jaar door veel oponthoud bezorgden. Soms ontstonden er conflicten tussen wel op zondag varende schippers en voor de brug wachtende kerkbezoekers; de strijd ging dan niet over de zondagsarbeid, maar over het feit dat de wachtenden het begin van de dienst misten.

Een groot bezwaar was ook, zeker in de beginperiode van de Keulschevaart, de materiële schade. De bewoners van de Lange- en de Herengracht kwamen in december 1829 in actie omdat ze er genoeg van hadden wallen en stra-



Afb.2. Rust in Maarssen rond 1900.

Archief HKM.

ten, die vernield werden door de jaagpaarden en de zware golfslag van de Vecht, steeds weer te laten repareren. De protesterenden gewagen van 'grote Keulsche schepen, die door vier à vijf paarden getrokken worden. Niet alleen deze vaartuigen, maar ook grote houtvloten en andere zwaarbeladen schepen passeren dagelijks de Vecht.....' Ook noemden ze de Utrechtse en Amsterdamse volk- en pakschuiten, waaronder de Vliegende schuiten. Vooral de dravende paarden van deze vliegende schepen moesten het ontgelden.<sup>4</sup> Later lezen we niets meer over protestacties. Er zal mogelijk een regeling getroffen zijn, want schade bleven de paarden en de golfslag natuurlijk veroorzaken.

De Maarssense overheid had dan wel verwoede pogingen in het werk gesteld om de scheepvaart door het dorp te behouden, voor de burgers moet de afnemende drukte als prettige bijkomstigheid hebben gehad een praktisch onbelemmerde passage van de Kaatsbaanbrug en de aanwonenden hadden minder problemen met de wallen en beschoeiingen.

Het verminderen van de levendigheid in het dorp moeten de inwoners evenwel als niet prettig hebben ervaren.

Om maar eens iets te noemen, Maarssen miste plotseling een belangrijk deel van de mondelinge berichtgeving over allerlei gebeurtenissen langs de vaarroute. De schippers waren vaak in staat

ooggetuige verslagen te geven of anders wel berichten uit de tweede hand vrij snel over te brengen.

Ook het verdere sociale verkeer van regelmatig terugkerende schippersgezinnen en schippersknechts met inwoners ging goeddeels verloren. Naast het lossen en laden en het aanleggen om inkopen te doen vormde het kerkbezoek op zondag of het ingevroren zijn tijdens strenge winters aanleiding tot sociaal verkeer. Tapperijen en logementen waren de gelegenheden voor contact tussen schippers en voor schippers met burgers. Het waren de plaatsen van stoere verhalen en het uitwisselen van nieuwtjes. Met de scheepvaart verdween ook deze levendigheid uit Maarssen.

### De Kaatsbaanbrug

De eigenaresse van de Kaatsbaanbrug, de weduwe J. de Groen, kwam in grote problemen. In 1879 kocht het echtpaar De Groen de brug. Van die tijd af vormden de opbrengsten van de doorvaartrechten een redelijke bron van inkomsten. De openstelling van het Merwedekanaal betekende voor mevrouw De Groen een plotselinge dramatische daling van haar inkomen. Op 1 augustus 1892 bericht zij het gemeentebestuur dat de opbrengsten van de doorvaarten vrijwel nihil zijn geworden. Maarssen en Nieuw Maarsseveen





*Afb. 3: De brug zoals deze heeft dienst gedaan van 1823 tot 1936. In dat laatste jaar is in verband met de toename van het wegverkeer gekozen voor de oplossing zoals deze nu nog is. Er is toen ook een nieuwe brugwachterswoning gebouwd om de toegang tot de Schippersgracht te verbreden.*

*Foto archief HKM.*

verschillen van mening over de overname van de brug; dat was ook het geval bij eerdere verkopen sinds 1853.<sup>5</sup> Mede daardoor en door de hoge vraagprijs van mevrouw De Groen volgden langdurige onderhandelingen. Eerst in 1897, na een lastige onteigeningsprocedure werd de brug voor iets meer dan f 5000,- eigendom van Maarssen en Maarsseveen. De twee nieuwe eigenaren hadden niet dezelfde plannen met de brug. Maarssen wilde de tol als overgangsrecht, die in 1853 was afgeschaft, opnieuw invoeren. Burgemeester Strick van Linschoten en het gemeentebestuur van Maarsseveen waren daar fel tegen. Maarsseveen kreeg gelijk en zo kon de koets van Strick van Linschoten bestuurd door zijn koetsier Jacobus Demoed<sup>6</sup> zonder tol te betalen de Kaatsbaanbrug blijven gebruiken. De gratis overgang gold natuurlijk voor alle inwoners van beide gemeenten.

De irritatie over het beheer van de brug was jaren later er nog mede de oorzaak van dat de fusiebe-

sprekingen van beide gemeenten steeds op niets uitliepen. Indirect heeft dus de aanleg van het kanaal vertragend gewerkt op de samenvoeging van Maarssen en Maarsseveen.

Van hogerhand en ook vanuit de beide gemeenten was sinds 1852 op gezette tijden aangedrongen op een fusie. Steeds bleek er niet voldoende eensgezindheid om werkelijk tot zaken te komen. Eerst per 1 januari 1949 werden, zonder veel problemen, beide dorpen één gemeente.

### **Logement De Eenhoorn**

Rond 1880 wilde het rooms-katholieke kerkbestuur de sinds 1752 gebruikte kerk bij Beresteyn vervangen door een nieuw gebouw in het centrum van het dorp.<sup>7</sup> De ernstige moeilijkheden voor het rooms-katholieke volksdeel, die hier ontstonden tijdens de kerkhervorming aan het einde van de 16e eeuw, waren geleidelijk aan verdwenen. De tijd was rijp om een kerkgebouw in het dorp te hebben. Het vinden van een ge-



*Afb.4. Deze foto is gemaakt omstreeks 1905. Huis ter Meer is al gesloopt. De huizenbouw aan de Em-maweg en de Julianaweg is nog niet begonnen. De kerk staat er dan al 20 jaar. De opname werd ge-maakt vanaf een boot in de Vecht ter hoogte van Langegracht nr. 10. Archief HKM.*

schikte plaats was moeilijk. Pastoor Essink liet in 1881 het oog vallen op Hoornoord, nu restaurant De Nonnerie aan de Langegracht. Het huis kon verbouwd worden tot pastorie en in de brede, diepe tuin dacht men de kerk te bouwen. Dit plan ging niet door, mogelijk omdat zich vrij plotseling een betere oplossing aandiende.

Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat de grote onzekerheid die in het najaar van 1881 ontstond over de scheepvaart door het dorp aan die andere oplossing heeft bijgedragen. Wat was het geval? Zoals eerder beschreven, was de wet van 29 juli 1881 over het voortbestaan van de vaarweg door de dorpen op een wankel besluit gestoeld en voor meer uitleg vatbaar. Er was felle kritiek op het besluit, vooral van Amsterdam, zodat veranderingen geenszins ondenkbaar waren. De onzekerheid en de geruchten die daardoor ontstonden moesten H.J. Kok, eigenaar van logement De Eenhoorn aan het denken hebben gezet. Het gebouw stond op de plaats waar nu de rooms-katholieke pastorie is. Het bijbehorende terrein werd begrensd door de Vecht, aan twee kanten door de Breedstraat en verder door het terrein van het huidige garagebedrijf. Zou er op termijn een bredere doorvaart in het dorp gere-

aliseerd worden, dan betekende dat onteigening van zijn grond. Dat was in financieel opzicht niet zo aantrekkelijk. Werd de scheepvaartroute buiten Maarssen omgeleid, dan waren velen, Burgemeester Strick van Linschoten voorop, er van overtuigd dat Maarssen een dood plaatsje zou worden. De klandizie van De Eenhoorn zou afnemen en het inkomen van de heer Kok, de eigenaar zou eronder leiden.

Henrikus J. Kok was rooms-katholiek kerkmeester. Door deze functie wist hij van nabij van de zorgen omtrent het vinden van een geschikte plaats voor een nieuw kerkgebouw. De onzekere vooruitzichten voor zijn zaak en de behoefte van de rooms-katholieke kerk aan een mooie centrale plaats in het dorp voor nieuwbouw moeten hem niet onberoerd hebben gelaten.<sup>8</sup> In de winter van 1881-1882 werd er onderhandeld. Op 2 februari 1882 kocht het kerkbestuur, voor f 30.000,- De Eenhoorn en het bijbehorende terrein. Hier werd de kerk gebouwd en op 11 oktober 1885 werd de plechtige openingsmis opgedragen. De Eenhoorn werd verbouwd tot pastorie en deed dienst tot 1892. De huidige pastorie werd op 19 maart 1893 in gebruik genomen. Indien de hiervoor besproken gedachte juist is,



dan heeft de komst van het kanaal er indirect toe bijgedragen dat Maarssen in 1885 op een centrale plaats een beeldbepalend, neogotisch monument rijker is geworden.<sup>9</sup>

### Enkele buitenplaatsen

De mooie herenhofstede Op Buuren lag aan de Vecht tegenover de gebouwen van de voormalige UTD.<sup>10</sup> Het is één van de landgoederen die het meest door de 19e eeuwse vooruitgang zijn geplaatst. In 1810 moesten de bewoners pa' voor hun deur de Straatweg accepteren. Dit gedeelte van de Daalsedijk werd opgenomen in de Napoleontische verbinding Amsterdam-Parijs.<sup>11</sup>

Voor de verbinding met Utrecht werd even voorbij Op Buuren een rechte, nieuwe weg aangelegd door de polder Swereng.<sup>12</sup> Het geheel is nu nog herkenbaar als het rechte stuk dat langs het kanaal en vervolgens als lange winkelstraat naar het centrum van de stad loopt.

Daarna in 1843 kreeg het landgoed te maken met de spoorlijn Amsterdam-Utrecht. Maar door de aanleg van het Merwedekanaal werd het zwaarder getroffen. Het verloor een deel van zijn grondgebied en werd van de rest afgesneden. Wat restte was een kleine overtuin tussen de Straatweg en het kanaal.

Deze situatie was voor de familie Van Veeren, de toenmalige bewoners, reden om te verhuizen.<sup>13</sup>

De fraaie hofstede verloor vervolgens weer wat van z'n luister toen er in 1894 een laboratorium voor Pharmaceutische artikelen gevestigd werd. Het ongeveer halweg tussen Op Buuren en de Driesprong gelegen Vecht en Dijk lijkt onder dezelfde verkeersontwikkeling geleden te hebben. Het verschil is dat dit huis, weliswaar met nogal veranderde omgeving, nog bestaat en een woonfunctie heeft behouden. Het iets verder aan de overkant van de weg gelegen en later verdwenen Groeneveld heeft waarschijnlijk met dezelfde problemen te maken gehad. Het juist voorbij de Zijlweg gelegen Hertevelde kwam er ook niet geheel ongeschonden af. Achter in het park verrees het stoomgemaal voor de polder Maarssenbroek. In hoeverre andere buitens aan de Straatweg geleden hebben door de komst van het kanaal is niet duidelijk. De veronderstelling van Dick Dekker dat de in de 19e eeuw achter Vredenhoef staande poldermolen van de Hooge- en Neermaten moest wijken voor het kanaal is niet juist.<sup>14</sup> De molen werd al in 1876 vervangen door een stoomgemaal.<sup>15</sup>

### Scheepstimmerwerf

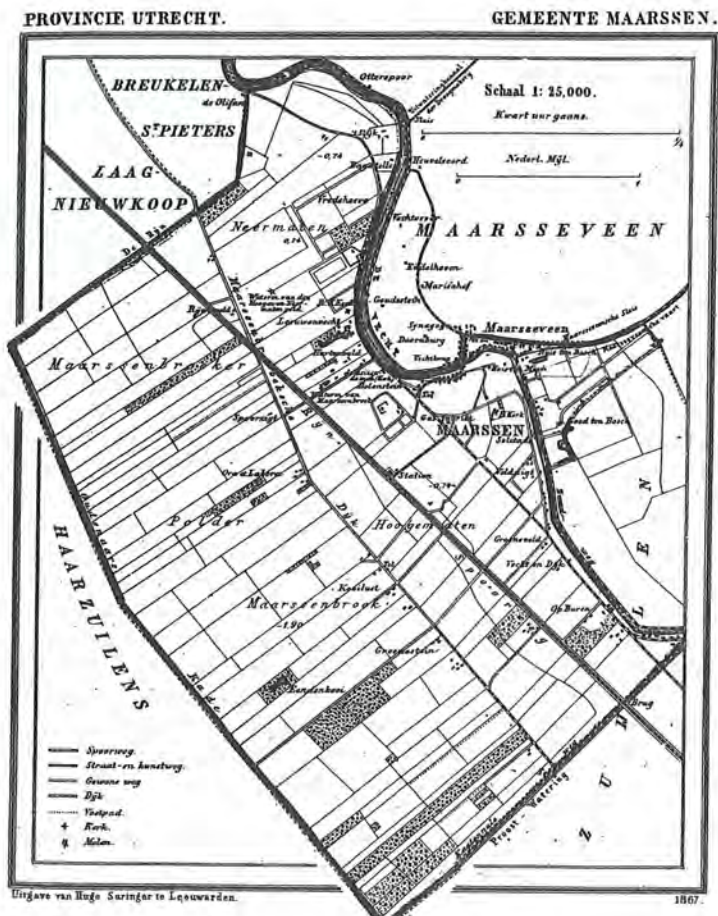
In hoeverre de scheepstimmerwerf 'Nooitgedacht' van Van Hulst geleden heeft door het wegvallen van de scheepvaart op de Vecht is moeilijk te zeggen. Het in de vaart nemen van steeds meer ijzeren schepen was mogelijk al voldoende reden om kort na 1900 de werf te sluiten. Er was toen al op hetzelfde terrein een gewoon timmerbedrijf gevestigd. De werf was gelegen aan het einde van de Binnenweg waar nu garage Roeleveld is.

De scheepstimmerwerf komt in officiële stukken het eerst voor in 1778.<sup>16</sup> Gijsbertus van Hulst was de eigenaar. De kans is groot dat het dezelfde persoon is die in een lijst van werkzaamheden van Bolenstein voorkomt als Gijsbert van Hulst, scheepmaker. Hij verrichtte daar werkzaamheden in de jaren 1772 tot 1779.<sup>17</sup> Eerder werkte er scheepmaker Jacob Schuyt.<sup>18</sup>

### Noten:

1. H. van Elk: Periodiek HKM, jg. 26, nr. 2, blz. 32. Van Elk schrijft o.a. dat de herberg vervallen was. Dat kan betekenen dat hij in 1685 al lang in gebruik was.
2. Drs. W. Smits: Periodiek HKM, jg. 15, nr. 1, blz. 14.
3. Drs. D. Dekker: Periodiek HKM, jg. 8, nr. 3, blz. 41.
4. Drs. D. Dekker: Periodiek HKM, jg. 8, nr. 4, blz. 75.
5. Beide gemeenten hadden dezelfde burgemeester, Jhr. J.C. Strick van Linschoten (1871-1903). Zie ook noot nr. 4 van het artikel in dit blad over het Merwedekanaal.
6. Alle Demoed's in Nederland stammen af van een Zwitsers soldaat die in 1794 in Rhenen huwde (Gens Nostra, jg. 34, blz. 253). Jacob Demoed is zijn kleinzoon. Hij gaat als koetsier op 4 mei 1870 inwonen bij burgemeester Strick van Linschoten op Hazenburg. Na zijn huwelijk gaat hij op 31 mei 1875 wonen op de Kerkweg 1. Voor oudere Maarssenaren is bekend dat zijn zoon Jacob een sigarenwinkel had in de Raadhuisstraat. Zijn zoons Jaap en Riemer zijn bij velen bekend via de U.T.D. en verschillende maatschappelijke functies in het dorp. Twee kinderen van deze Jaap wonen als vierde generatie Demoed in Maarssen.
7. Beresteyn was een kleine buitenplaats gelegen naast de begraafplaats aan de Amsterdamse straatweg.
8. Daarvoor was hij al de gewaardeerde klandizie van de maatschappij tot het Nut van het Algemeen

- kwijt geraakt. Periodiek HKM, jg 8, nr.4, blz.76.
9. E.A. van de Wal, periodiek HKM, jg 1, blz.13, 36 en 59.
  10. J.H.H. Heuschen, periodiek HKM, jg 25, nr.2, blz.32.
  11. De oude weg aan de linker kant van de Vecht van Utrecht naar het noorden. Het doorgaande verkeer ging tot 1810 over de Zandweg (Zandpad) aan de rechterkant van de Vecht.
  12. J. van Vredendaal, periodiek HKM, jg.15, nr.3, blz.55.
  13. Drs. D. Dekker, periodiek HKM, jg 9, nr.3, blz.67.
  14. Drs. D. Dekker, periodiek HKM, jg 12, nr.2, blz.27.
  15. R. van Maanen, periodiek HKM, jg 19, nr.4, blz.75.
  16. Gemeente archief Maarssen, via de heer C:W:P: Bloemendaal.
  17. Drs. W. Smits, periodiek HKM, jg 12, nr.2, blz.32.
  18. Ouder is de scheepsmakerij 't Slijk. Deze wordt al genoemd in 1681. Eén van de eigenaren is Jacob Schuyt. Hij verrichtte ook werkzaamheden op Bollenstein in de jaren 1745 tot 1757. Eind 18e eeuw hield deze scheepsmakerij op te bestaan. Heeft concurrentie van de betrekkelijk kort daarvoor gestarte Van Hulst daar een rol in gespeeld? Het zou goed zijn als er een onderzoekje naar de ruim twee eeuwen durende Maarssense scheepsmakerij gedaan werd.
- In een aantal periodieken is al een voorzetje gegeven: jaargang 4, blz.40, jaargang 9, blz.36, jaargang 10, blz.3, jaargang 12, blz. 10 en 32.



Afb. 1.



# Gevolgen voor de verbinding tussen Maarssen en Maarssenbroek

## Inleiding

Als uitgangspunt voor dit inleidende stukje maak ik gebruik van afb. 1, een kaartje uit 1867.<sup>1</sup>

Maarssen en Maarssenbroek zijn in 1857 samengevoegd. De Maarssenbroeksedijk was de grens tussen de twee gemeenten. Hoewel die grens na 1857 vervallen is, lijkt het dat er met de komst van het kanaal opnieuw een soort grens gekomen is. Maar het station, Bisonspoor, Antilopespoor, 20), de bedrijven tussen de Hoge brug en de Kantonaleweg liggen niet in de voormalige polder Maarssenbroek. Voor ons gevoel wel, want alles dat op grondgebied van de gemeente Maarssen aan de westkant van het kanaal is, noemen we tegenwoordig Maarssenbroek. Dat klopt echter niet. Als op het kaartje het kanaal ingetekend was, zou te zien zijn dat het praktisch parallel met de spoorlijn loopt, pal oostelijk daarvan. Van Zuilen uit gezien snijdt het samen met de spoorlijn de polder Hoogematen door midden, na de Zijlweg loopt het een stukje door de polder Neermaten, pas bij de Maarssenbroeksedijk gaat het door de noordoostelijke punt van de polder Maarssenbroek.

Op het kaartje is te zien dat een stukje van de polder Maarssenbroek aan de oostzijde van het kanaal ligt. Het wordt begrensd door de Oostkanaaldijk, de Maarssenbroeksedijk-oost en het overblijfsel van de Haarrijn ter plaatse. Fietsend of wandelend langs het kanaal richting Breukeken is het duidelijk te zien bij de splitsing Oostkanaaldijk en Maarssenbroeksedijk-oost. Natuurlijk vormt het kanaal in de praktijk de grens tussen Maarssenbroek en het dorp Maarssen, maar historisch gezien is dat niet juist.

Voor 1892 waren de Zijlweg en de Dodenweg<sup>21</sup> de voornaamste verbindingen tussen Maarssenbroek en Maarssen. De Stationsweg liep aanvankelijk slechts tot het spoor. Na de komst van het kanaal namen de Stationsweg met de Nieuwe Stationsweg en de Kantonaleweg die rol over, want daar lagen de draaibruggen.

## Burgers

Doordat de Maarssenbroekse burgers voor ver-

schillende voorzieningen aangewezen waren op het dorp Maarssen vormden de wachttijden bij de bruggen dikwijls een probleem. De boeren merkten dat als ze een hooischuit aan de Schippersgracht moesten 'leegrijden'. De Maarssense middenstanders die boodschappen uitventten aan de andere zijde van het kanaal zullen menigmaal een sprintje getrokken hebben om 'de brug te halen'. De reistijd van Maarssense treinreizigers werd extra verlengd door de mogelijke wachttijden. Buiten de twee draaibruggen werd in het begin van deze eeuw door voetgangers en fietsers ook gebruik gemaakt van een pontje, afb. 2.

## Postkantoor

Het postkantoor in de Raadhuisstraat 32 had ook met het probleem te maken. In ons eerste periodiek van 1974 schrijft de heer J.N. Servaas<sup>22</sup>: *'Tot de werkzaamheden der bestellers behoorde eveneens het wegbrengen en halen van de postzakken naar en van het station Maarssen. Dat gebeurde per kar, geborgen in het karrehok naast de voordeur der directeurswoning'*. Het woonhuis met nummer 34 bevond zich boven het kantoor. Het hok links van de voordeur is er nog. *'De besteller moest zich geruime tijd voor de aankomst van de trein op weg begeven, want er moest rekening worden gehouden met het openen van de draaibrug over het Merwedekanaal (lange slepen).'*

## Gasfabriek

De gasfabriek aan de Gaslaan was voor de steenkoolaanvoer aangewezen op het spoor.<sup>23</sup> Bij de Zijlweg aan de spoorlijn bevond zich de laad- en losplaats voor goederen. Met paard en wagen werden de kolen verder vervoerd via de Zijlweg en de Amsterdamsestraatweg naar de Gaslaan. Na het graven van het kanaal gebeurde dat via de Stationsweg. Het probleem hierbij was, om begrijpelijke reden, dat de tijd voor het vervoeren behoorlijk kon oplopen, hetgeen soms extra vervelend was als een wagon binnen een bepaalde tijd leeggereden moest worden.





Afb. 2: De man met strohoed is meneer Bakker, de sluiswachter. De transportfiets met broodmand is mogelijk van bakker Thiers. Rechts staat de boerderij van Gert Hamoen, links zijn de schoorsteen van steenfabriek 'De Volharding' en de sluis met brugwachterswoningen te zien. Het pontje voer ter hoogte van de huidige Citroëgarage.



Afb.3. Voordat we onder de Hoge Brug gaan kijken, blikken we nog even terug in de richting van de Opbuuren-brug. De ansichtkaart is van rond 1940. Tussen de Friesen Buurt en het kanaal is nog ruimte. Het kanaal is nog niet verbreed. Opvallend zijn de fabrieksschoorstenen. De bebouwing aan de Westkanaaldijk heeft nu wel een heel ander aanzien. Foto C.W.P. Bloemendaal.



## De boeren

Door het plan het kanaal te verbreden en om tegemoet te komen aan de toename van het wegverkeer ontstond er rond 1930 de behoefte aan hoge, vaste bruggen over het kanaal. Toen in 1936 de plannen bekend werden omtrent het vervangen van de twee draaibruggen in Maarssen door één hoge, vaste oeververbinding, riepen de Zuilense boeren zich op de afspraak van 1887 over het bereikbaar blijven van hun landerijen aan de overkant van het kanaal.<sup>24</sup> De opritten van de nieuwe brug waren te lang en te hoog voor beladen boerenwagens. Rijkswaterstaat bedacht een curieuze oplossing voor dit probleem. Hoe het verder ging met deze zaak wordt duidelijk uit de foto's, afb.5 en het krantenknipsel, afb. 4, dat wij kregen uit een particuliere verzameling.

## Slot

We zijn geneigd te denken dat in 1892 de meeste, directe gevolgen als negatief werden ervaren. Verlies aan levendigheid, inkomen, grondgebied en de door geopende bruggen vaak tijdrovende verbindingen met het station en tussen Maarssenbroek en Maarssen zijn daar voorbeelden van.

Op wat langere termijn zou blijken dat Maarssen heel wat aan het kanaal te danken heeft. In ons periodiek is in verscheidene afleveringen aandacht besteed aan grote bedrijven die zich in het begin van deze eeuw aan of nabij het kanaal gevestigd hebben. Er wordt nu geen extra aandacht aan besteed. Ik stel slechts vast dat zij zorgden voor een geweldige toename van de werkgelegenheid en daardoor meewerkten aan de uitbreiding van Maarssen, waardoor het aanvankelijke verlies aan inkomen van de middenstand en het teruglopen van de levendigheid in het dorp ruimschoots werden gecompenseerd. Wat blijft is de niet optimale verbinding tussen het, door het kanaal gescheiden, oostelijk en westelijk deel van Maarssen. Voor de plaatselijke politiek vormt dat een steeds terugkerend probleem; vooral na 1973 toen de bouw begon van de woonwijken in Maarssenbroek. Hoe moet dat worden opgelost?

Na alle voorgaande historie gaan we nu in de toekomst kijken. Ik laat mijn fantasie daarbij de vrije loop. De oplossing zal in de loop van de 21ste eeuw gevonden worden. Meer bruggen bouwen betekent een achterhaalde 20ste eeuwse oplossing. Die kant moet het niet op. Met het

# Draaibrug nog in dienst

1938  
**MAARSSEN, 2 Dec. —** De openstelling van de nieuwe vaste brug over het Merwedekanaal te Maarssen, heeft gisteren op volkomen onofficiële wijze plaats gehad.

De kantonier, de heer H. Verkerk, heeft het hek, dat zich aan de Oostelijke zijde, even voor den oprit, bevond, verwijderd, waarmede de openstelling een feit was.

Zoals bekend, krijgt deze brug eerst haar volledige bestemming, wanneer de nieuwe Rijksweg Amsterdam-Utrecht-Den Bosch gereed zal zijn. Echter maakt het lokaal verkeer van de brug reeds eenig gebruik, met name de wielrijders en de voetgangers.

Ook maken de transportrijders op hun weg naar de verschillende fabrieken, die aan den Westknaaldijk zijn gelegen, dagelijks gebruik van de brug.

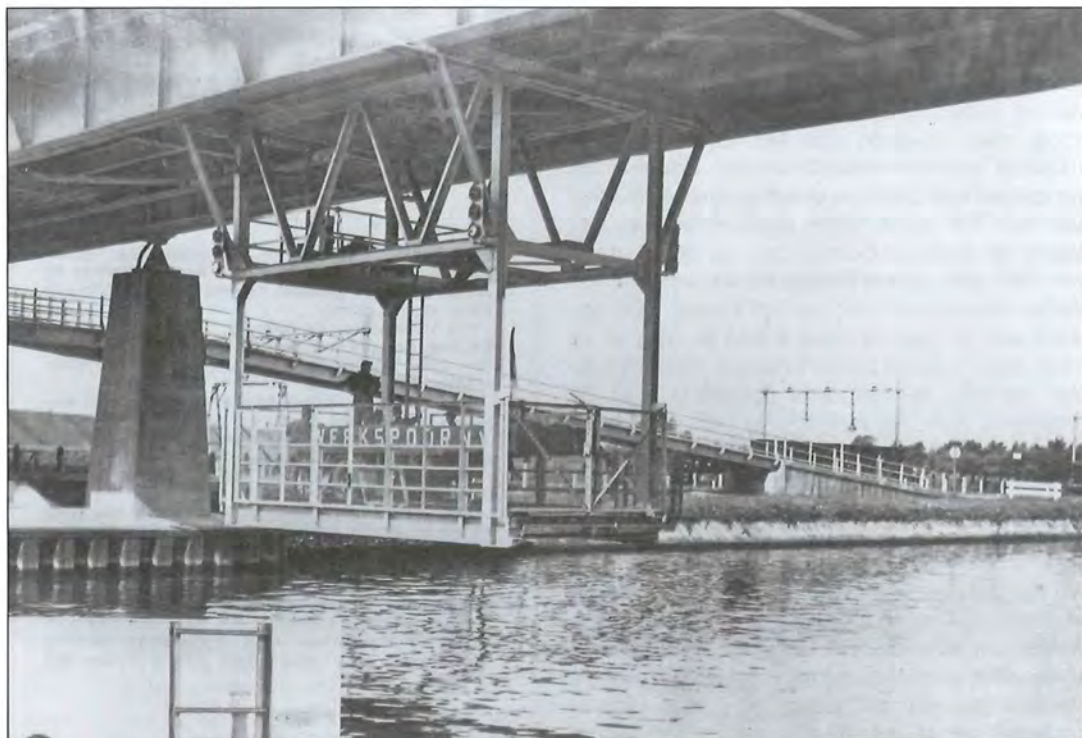
Naar wij vernemen, zal de draaibrug in den Stationsweg te Maarssen gelegen, nog enkele weken gehandhaafd blijven. Zulke waarschijnlijk o.m. omdat de pont-transbordeur, welke onder de brug is gelegen, nog niet geheel gereed is voor het gebruik.

Afb. 4.

meer geavanceerd worden van ondergrondse vervoersbanen wordt het kanaal mogelijk overbodig en kan de kanaalgoot zonder water benut worden voor pijpleidingen. Of bij behoud van het kanaal kan het, zoals bij de vorige oplossing ook mogelijk is, overbouwd worden; enkele eeuwen geleden gebeurde dat al met de Binnen-Dieze in Den Bosch. Maarssen zou hierdoor een mooi centrum kunnen bouwen compleet met een stadhuis, theater en andere voorzieningen aan een groot plein. Met de huidige technieken in de bouw kan dat geen probleem meer opleveren. Wordt dit de oplossing? Ik weet het niet. De futuroloog die het wel weet, mag de pen ter hand nemen. Voorlopig zullen we het nog wel blijven doen met de vooroorlogse brug zonder transbordeur.

Arie de Zwart





Ten behoeve van het lokale verkeer, hooiwagens van boeren e.d. is onder de hooge vaste brug over het Merwedekanaal te Maarssen een zoogenaamde pont-transbordeur in werking gesteld, ter vervanging ook van de oude draaibare bruggen onder Zullen en Maarssen. Men ziet hier de pont, welke een draagvermogen heeft van drie ton.

## Een pont-transbordeur te Maarssen

Links. Ir. J. van Aalst controleert voor het laatst nog eens het geheele apparaat en stelt daarna de pont-transbordeur in werking.

Hieronder: de heer H. Flier, vroeger brugwachter, zal voortaan de pont bedienen. De nieuwe functionaris heeft, zooals men ziet, wel schik in het geval.

Hieronder: met pensioen! De oude draaibrug is thans overbodig geworden, en derhalve buiten dienst gesteld. Overal in het nieuwe kanaal vindt men thans de nieuwe, vaste bruggen, waardoor zowel het verkeer te land als het scheepvaartverkeer ongehinderd kan passeeren.





## Noten:

1. Drs. D. Dekker, periodiek HKM, jg 7, nr.2, blz.30, 31.  
Hij wijst er hier op dat het kaartje van 1866 fouten vertoont. Het kaartje van 1867 is gedetailleerder en beter. We vonden in dit laatste kaartje slechts één fout, Vechtzicht aan de Binnenweg wordt Veldzigt genoemd.
2. Het betreft een flink deel van Antilopespoor, Bisonspoor, een klein deel van Kamelenspoor en het gebied met bedrijven begrensd door de Kan-

tonaleweg, de Westkanaaldijk, de oprit van de Hoge Brug en de Maarssenbroeksedijk. Het gaat om gebied van het waterschap Hoge Maten en niet om dat van de polder Maarssenbroek.

3. Restanten van de Dodenweg zijn o.a. de Dwarsweg dichtbij de Driesprong en de Nijverheidsweg aan de andere kant van het kanaal.
4. Periodiek HKM, jg 1, nr.1, blz.9.
5. Drs. D. Dekker, periodiek HKM, jg 10, nr.3, blz.45.
6. Zie het slot van het gedeelte over de realisering van het kanaal in dit periodiek.
7. De transbordeur werd bediend door de op 8 augustus 1891 in Vleuten geboren brugwachter H. Flier. Vanaf 6 februari 1939 woonde hij in de brugwachterswoning bij de Stationsweg. Op 12 juni 1958 verhuisde hij naar de Parkweg 42. Hij overleed 11 september 1968 te Maarssen.

Afb.5. Een pagina uit het blad 'Utrecht in woord en beeld' 1939. *Archief HKM.*

## Opening Termeerbrug

Binnenkort is het 25 jaar geleden dat burgemeester Q. Waverijn de Termeerbrug officieel opende. Het leek ons leuk, voordat we aan de eeuwwisseling toe zijn, deze belangrijke gebeurtenis voor Maarssen, nog eens onder uw aandacht te brengen (Overgenomen uit 'kijk op maarssen', december 1974, 4e jaargang nr.3/4).



Zaterdag 2 november 1974 kan zonder meer een historische datum voor Maarssen worden genoemd. In aanwezigheid van ondermeer het voltallige college en een groot aantal raadsleden werd namelijk op die dag door burgemeester Waverijn de Termeerbrug officieel voor het verkeer in gebruik gesteld. Dank zij de muzikale medewerking van het Maarssens fanfarecorps, de fraaie en kleurrijke bloemversieringen van de Fa. Bonhof en de zorg die de Dienst Openbare Werken aan de verdere aankleding had besteed, is dit een bijzonder feestelijke gebeurtenis geworden.

Onder het toezien van haar vader, verantwoordelijk voor de fraaie bloemversieringen op en aan de Termeerbrug, verwelkomt Marja Bonhof, mevrouw en burgemeester Waverijn.

# Kringnieuws

## Open Monumentendag 1999

In 1999 is de Open Monumentendag op zaterdag 11 september. Het thema is monumentaal groen. In Maarssen zijn wij tamelijk rijk gezegend daarmee. Voorzover nu bekend kan een bezoek worden gebracht aan de tuinen van Doornenburg, Goudestein en Vechtoever. Bovendien is de oude eendenkooi in Maarssenbroek te bezichtigen. Zoals bekend is deze onlangs onder beheer van het Utrechts Landschap gekomen. Deskundige vrijwilligers van het IVN zullen bezoekers rondleiden. In de plaatselijke pers worden te zijner tijd precieze plaatsen en tijden bekend gemaakt.

## Het jaarprogramma voor 1999/2000

Het is ons gelukt om voor het volgende verenigingsjaar het complete scala aan lezingen en excursies rond te maken. Het accent ligt duidelijk op de historie van Maarssen en directe omgeving. Zowel de recente als de wat oudere geschiedenis komt daarbij aan bod.

- Donderdag 30 september, om 20.00 uur in de Open Hof: een lezing over de kerk van Westbroek door leden van het bestuur van de Stichting Brigida. Ook de geschiedenis van het gebied rondom de kerk met de ontginningsgeschiedenis komt aan de orde. Zoals bekend zijn niet zolang geleden wandschilderingen gevonden in de kerk, die ook verder een rijke historie heeft. Denk alleen maar eens aan de veldslag die er ooit plaatsvond. Dit belooft een bijzondere lezing te worden, niet in de laatste plaats omdat op de zaterdag daaropvolgend een excursie plaatsvindt naar de betrokken kerk.
- Zaterdag 2 oktober 1999 om 14.00 uur vanaf de hoofdingang van de kerk in Westbroek: excursie in en rond de kerk. De kerk met zijn wandschilderingen gaan we bekijken, de toren wordt beklommen (smalle ladders, niet begaanbaar voor mensen die enigszins slecht ter been zijn of hoogtevrees hebben) en de omgeving van de kerk wordt bekeken. Daarbij zal duidelijk worden hoe het gebied in de loop der eeuwen veranderde. Opgeven voor deze excursie is niet nodig, belangstellenden zorgen ervoor bijtijds bij de kerk van Westbroek te zijn. Leden nemen gratis deel, niet-leden van de HKM betalen een rijksdaalder.
- Donderdag 13 januari 2000, lezing van Cees Bloemendaal over Oud-Zuilen, om 20.00 uur in 't Zand. Geschiedenis van dorp en slot, recent zowel als wat ouder, op de manier die we van deze spreker kennen, dat behoeft nauwelijks toelichting. De huidige situatie komt zeker ook in het verhaal voor.
- Donderdag 24 februari, om 20.00 uur in de Open Hof, jaarlijkse algemene ledenvergadering. Onder meer komen aan de orde het algemene en het financiële jaarverslag. Na de pauze komt Willem Poot een lezing houden over de geschiedenis van de spoorlijn Utrecht-Amsterdam. Hij is mede-auteur van een boek over dit onderwerp, dat een bijzondere dimensie heeft, omdat binnen afzienbare tijd de hele spoorlijn zal worden verbreed. Er zal daarbij veel veranderen, waaronder station Maarssen.
- Donderdag 13 april 2000, in 't Zand om 20.00 uur, een lezing door Gerrit Pouw over molens. Hij is velen bekend als molenaar van Oud-Zuilen, waar hij elke zaterdag bezoekers rondleidt. Deze lezing gaat over molens in het algemeen en over de Oud-Zuilense molens in het bijzonder. Jaren geleden heeft de heer Pouw voor ons al eens een lezing gehouden over dit onderwerp. Intussen is meer bekend geworden over de molens, bovendien zal lang niet iedereen toen de lezing bezocht hebben.
- Onze jaarlijkse excursie vindt plaats op zaterdag 13 mei 2000, we gaan naar Den Bosch en omgeving én we gaan met de bus. Daarbij maken we een boottocht en een stadswandeling en nog het een en ander. Te zijner tijd worden meer gegevens bekend gemaakt.

*Benno Visschedijk, secretaris*



# TOPKLASSE



**SIERO SCHILDERS**  
Nassastraat 71 Maarssen Tel. 562310

## RADIO - T.V. ELECTR. HUISHOUDELIJK

+ VOORDEEL + VAKMANSCHAP

+ KWIEKE SERVICE



radio en t.v. speciaalzaak



**elektron**

Nassastraat 9-11,  
3601 BA Maarssen  
telefoon: 0346-562081

**van Waay** Woon-Art

woninginrichting

Nassastraat 18  
3601 BG Maarssen

telefoon (0346) 56 18 97



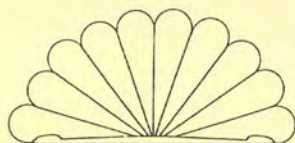
***Alles tussen vloer en plafond***

**Zet de tijd even stil  
voor een bezoek  
aan Café Ome Klaas.**



Aan de Vecht, in een historisch stukje Maarssen, ligt Café Ome Klaas. Een café met een traditie die terug gaat tot 1780. Daar kunnen de stamgasten van Ome Klaas u alles over vertellen. Onder het genot van een borrel of tijdens een partijtje biljart. Overdag en in de kleine uurtjes. In Café Ome Klaas kent gezelligheid geen tijd.

Misschien wilt u eens spelen op Nederlands oudste kegelbaan. Of heeft u iets te vieren met vrienden of familie? Ome Klaas maakt van uw partijtje een feestelijke avond. Met een Oud Hollandse maaltijd, barbecue of een koud buffet. Of wellicht heeft u zelf een smakelijke suggestie. Als u van te voren even belt, zorgen wij dat alles naar wens is.



*Café Ome Klaas*

**Al gezellig sinds 1780.**

Langegracht 43, Maarssen. Tel.: 0346-579000.