



Museum Warsenhoeck

MUSEUMWERF
VREESWIJK
DE PLAATS VOOR DE HISTORISCHE BINNENVAART



Uitgave van de
drie erfgoedinstellingen in Nieuwegein
Jaargang 39 - Nummer 1 - 2017

Cronyck de Geyn



Colofon

Cronyck de Geyn is een gezamenlijke uitgave van de 3E's: de drie erfgoedinstellingen in Nieuwegein

ISSN 1384-7139

Redactie

Renée Blom, eindredacteur

Jaap Boersema

Wolfgang Herrlitz

Ben Remie

Loes Slooten

Ton Vis

Contact

cronyckdegeyn@museumwarsenhoeck.nl

Vormgeving

Michiel Ridderikhoff

info@desktop-publisher.nl

Foto omslag:

Directe omgeving van Huize de Wiers rond 1920



Mede mogelijk gemaakt door de gemeente Nieuwegein

Niets van deze teksten mag geheel of gedeeltelijk worden vermenigvuldigd, worden opgeslagen in een geautomatiseerd bestand en/of openbaar worden gemaakt op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever (de drie erfgoedinstellingen in Nieuwegein) p/a Geinoord 11, 3432 PE Nieuwegein.
©Copyright de drie erfgoedinstellingen in Nieuwegein

Losse nummers € 2,50

Redactioneel

Beste lezer,

Allereerst wens ik u allen namens de gehele redactie een heel gelukkig 2017. In het bijzonder ook de beste wensen en onze dank aan de vrijwilligers die vier keer per jaar zorgen voor de bezorging van de Cronyck.

Ik weet niet hoe het u is vergaan, maar wat mij betreft is 2016 voorbij gevlogen en daarbij is er het afgelopen jaar weer heel wat geschiedenis geschreven in het Nieuwegeinse. Zo hebben we een Toekomstvisie voor onze stad. Een goed moment om in dit nummer te starten met een 3-delige reeks over het ontstaan van Nieuwegein door samenvoeging van Vreeswijk en Jutphaas.

Ook dit jaar gaan we ons, als redactie, er weer voor inzetten om voor u lezenswaardige magazines te maken. Maar naast onze vaste auteurs maken wij ook graag gebruik van gastschrijvers. Heeft u suggesties voor onderwerpen en/of wilt u zelf een artikel schrijven, dan kunt u dat laten weten door een mail te sturen aan de redactie. Zie colofon voor het adres.

Namens de redactie wens ik u uiteraard weer veel leesplezier

Renée Blom (eindredacteur)

Inhoud

Redactioneel	2
Nieuwegeinse vóórgeschiedenis in vogelvlucht <i>Jacques Lemmink</i>	3
De Wiers en Het Klooster <i>Bart Jan Damstra</i>	9
ACTIVITEITENPROGRAMMA 2017	15
Veranderend beeld <i>Jaap Boersema</i>	17
Kort nieuws	19

Nieuwegeinse vóórgeschiedenis in vogelvlucht

1945-1971

Jacques Lemmink



Nieuwegein bruist!

inleiding

“Nieuwegein is een fijne woonstad voor jong en oud”, zo stelt het bestuur van deze gemeente. Burgemeester en wethouders willen dat Nieuwegein dat ook in de toekomst blijft. Zo werden er in november 2016 ‘gesprekken met de stad’ georganiseerd. Vooral de planning van woningbouw stond daarbij centraal in wijken met historische namen. In het voorjaar van 2017 zal de gemeenteraad een besluit nemen over het nieuwe woningbouwprogramma. Intussen hebben veel bewoners tijdens bijeenkomsten met betrekking tot de ‘toekomstvisie’ al aangegeven blij te zijn met Nieuwegein. De vraag werd gesteld waarom dat niet meer wordt uitdragen onder elkaar en vanuit de stad naar buiten toe. Samenwerken aan ‘Hét Verhaal van Nieuwegein’ en bepalen waarmee Nieuwegein op de kaart kan worden gezet; waar ligt de kracht van de stad en hoe onderscheidt Nieuwegein zich van andere steden. Ingrediënten voor ‘Hét Verhaal van Nieuwegein’ zijn ruim aanwezig in het lokale verleden. Voor veel inwoners is dat nog een herkenbaar verleden, dat zelfs reikt tot voor het samengaan van Jutphaas en Vreeswijk. Het 45-jarig bestaan van de gemeente Nieuwegein is bijna geruisloos aan ieders aandacht voorbijgegaan. Over minder dan vijf jaar viert Nieuwegein zijn 50-jarig bestaan! Hier volgt een korte schets over wat er vooraf ging aan de geboortedatum van Nieuwegein: 1 juli 1971.

Naoorlogs herstel en ontwikkeling

Grondgebied

Na de Tweede Wereldoorlog brak in het hele land de periode van wederopbouw aan. De bevolking nam gestaag toe. Oude

barricades werden geslecht. Zo werd de tol op de vroegere keizerlijke weg der eerste klasse Utrecht-Jutphaas-Vreeswijk - gestart in 1814 - op 1 februari 1947 opge-

heven. In tegenstelling tot de voormalige gemeente Vreeswijk, dat met zijn ± 800 hectaren gedurende haar gehele bestaan ongewijzigd bleef, werden op 1 januari

1954 de wijken Hoog- en West-Laagraven van de voormalige gemeente Jutphaas afgestaan aan de stad Utrecht als onderdeel van een omvangrijke gemeentelijke herindeling. Laag-Raven bleef bij Jutphaas terwijl de polder Galecop van de opgeheven gemeente Oudenrijn werd toegevoegd. Een geringe grenscorrectie langs het Amsterdam-Rijnkanaal ten koste van de gemeente Houten trad in werking op 1 januari 1962. Het gebied tussen het Amsterdam-Rijnkanaal, de Heemstedseweg en de Hoornwetering werd bij Jutphaas gevoegd met het argument dat de bewoners ter linkerzijde van de scheepvaartverbinding meer op Jutphaas georiënteerd zouden zijn. Op 1 juli 1968 vond met Utrecht nog een kleine grenswijziging plaats. Tien hectare - zonder inwoners - werd afgestaan in verband met de aanleg van de A-27 (nu A-2) en de uitbreiding van het verkeersplein Oudenrijn.

De grenswijziging met de gemeente Utrecht (1-1-1954) maakte aan de stijging van het inwonertal van de gemeente Jutphaas abrupt een einde. De overheveling van inwoners vanuit de opgeheven gemeente Oudenrijn compenseerde het verlies nauwelijks.

Economie

De werkgelegenheid in Vreeswijk was te vinden in de nijverheid, handel en verkeer, terwijl in de loop der jaren in Jutphaas vooral industriële bedrijven zich hadden geconcentreerd rond de Doorslagsluis; dienstverlenende bedrijven lagen meer verspreid over de bebouwde kom van dit dorp. Ondanks de gunstige ligging en in de nabijheid van afzetgebieden werd vestiging van nieuwe industrieën in Vreeswijk nadelig beïnvloed door een tekort aan arbeidskrachten en het ontbreken van bouwrijpe industrie-terreinen. De traditionele en belangrijkste Vreeswijkse bestaansbronnen waren scheep- en sleepvaart, zandwinning, scheepswerven, motorreparatie-inrichtingen, kalkzandsteenfabricage, oliehandel en scheepsbevrachting. In algemene zin lag de nadruk op de metaalnijverheid, zoals scheepswerven en scheepsreparatiebedrijven.

In 1957 werd gesteld dat het overwegend agrarische Jutphaas zich eveneens had ontwikkeld tot een bloeiende industrieplaats, die tal van bedrijven met

Bevolkingsopbouw Vreeswijk 1950-1971

Datum	Mannelijk	Vrouwelijk	Totaal
01-01-1950	1.817	1.662	3.479
01-01-1960	1.947	1.867	3.814
01-01-1970	2.764	2.715	5.479
31-12-1970	2.857	2.715	5.572
28-02-1971	2.820	2.690	5.505
01-07-1971	2.834	2.712	5.546

Bevolkingsopbouw Jutphaas 1950-1971

Datum	Mannelijk	Vrouwelijk	Totaal
01-01-1950	5.730	5.706	11.436
31-12-1953	6.139	6.151	12.290
naar Utrecht	4.314	4.324	8.638
subtotaal	1.825	1.827	3.651
van Oudenrijn	67	67	134
01-01-1954	1.892	1.894	3.785
01-01-1960	2.139	2.110	4.249
01-01-1970	3.501	3.472	6.973
31-12-1970	3.616	3.550	7.166
28-02-1971	3.630	3.545	7.175
31-06-1971	3.917	3.859	7.776

wereldfaam herbergde. De komst van de Duitse *Werner und Pfleidererfabrieken* waar ovens en machines voor brood-, biscuit- en koekfabrieken konden worden gefabriceerd, was al in 1954 aangekondigd. Ter vervanging van het opslagdepot aan de Kanaaldijk kwam in 1958 aan het Amsterdam-Rijnkanaal een *Caltex*-depot, waardoor van daaruit de gehele provincie Utrecht van olie kon worden voorzien. Ook streken meer bedrijven en instellingen uit de dienstverlenende sector neer in Jutphaas zoals het *FOM*-laboratorium. Het *Instituut voor Fundamenteel Onderzoek der Materie* had zich eigenlijk ten westen van Utrecht willen vestigen; het gebied van het huidige Leidsche Rijn werd echter toentertijd door de regering vrijhouden voor recreatieve doeleinden.

Woningbouw

De naoorlogse periode kende een nieuwe volksvijand: woningnood! Ook in Jutphaas en Vreeswijk. Allereerst werd herstel van de oorlogsschade voortvarend ter hand genomen; in Vreeswijk werden na 1945 riolering, elektrische verlichting en nieuwe straten aangelegd. Vooroorlogse uitbreidingsplannen namen na de bevrijding vastere vormen aan. Halverwege de jaren zestig van de vorige eeuw naderde grootscheepse sanering van het

woningbestand een mijlpaal. Stonden er in 1926 ± 450 huizen bij een inwonertal van 3.300, rond 1965 waren die aantallen gestegen naar respectievelijk 1.000 en 4.000. In Jutphaas-Dorp werden pas weer huizen gebouwd in de periode 1948-1949 op het Drilleveld. Dat er tussen 1930 en 1950 zo weinig sociale woningbouw plaatsvond, werd veroorzaakt door de remmende werking, die was ontstaan door een gewijzigde bouwpolitiek van de centrale overheid. Verrezen in 1953 onder meer woningen aan de Emmalaan, pas in de jaren 1956-1959 zou opnieuw worden gebouwd op Drilleveld. In de jaren zestig werd opnieuw laagbouw gerealiseerd maar nadien verschenen zelfs de eerste flatgebouwen in Wijkersloot. In tegenstelling tot Vreeswijk waar enkel de plaatselijke *Woningbouwvereniging Onze Woning* (WOW, 1946) en vanaf 1963 de *Woningstichting Centraal Nederland* (WCN) actief waren, kende Jutphaas lokale woningbouworganisaties; twee van algemene aard, *Jutphaas* (1919) en *Hoog-Raven* (1919), één katholieke woningbouwvereniging, *St Joseph* (1919) en de *Stichting Bejaardenhuisvesting Jutphaas* (SBJ, 1964).

Religie

In Vreeswijk trof men rond 1945 hoofdzakelijk twee geloofsgemeenschappen (40% R.K., 55% Protestants aan, elk met hun eigen gebedshuis en schooltypen. Voor Vreeswijk mag de christelijke *Prins Hendrikschool voor schipperskinderen* niet onvermeld blijven. In Jutphaas trof men rond 1960 eveneens de twee grote geloofsgemeenschappen aan, 59,6% was katholiek gezind terwijl 33,9% van protestanten huize bleek te zijn.

Verenigingsleven

De kleine, overzichtelijke dorpsgemeenschappen van Jutphaas en Vreeswijk kenden een druk verenigingsleven. Zo werd voor Vreeswijk in 1950 geconstateerd dat er ruim 60 verenigingen actief waren, Jutphaas kende ongeveer de 30 verenigingen. Ten behoeve van de sportbeoefening bestond vanaf 1963 in Jutphaas een Sportadviesraad en werd het jaar daarop in Vreeswijk de *Sportraad* opgericht. In 1967 werd de stichting *SPO-RECO* in het leven geroepen, stichting tot beheer sport- en recreatiecomplexen. De gemeente bracht kapitaal in en het sportcomplex aan de Wiersdijk. Behalve

de lokale overheid waren diverse sportverenigingen en de *Sportraad* zelf in het bestuur vertegenwoordigd.

Voor wat betreft de buitensporten kende Vreeswijk één voetbalvereniging VSV (1926), terwijl in Jutphaas vier voetbalverenigingen, *De Raven* (1931), *Jutphania* (1933-1945), *R.U.C.* en *JSV* (1926), om de eer streden. In Vreeswijk gooiden leden van de Hengelaarsvereniging *De Vaart* een hengeltje uit tijdens georganiseerde 'visconcoursen', terwijl in Jutphaas werd gevestigd door hengelsportvereniging *De Poscar*. In oktober 1965 werd in Vreeswijk de padvinderij voor zeeverkenner opgericht. In het zomerseizoen was de Vreeswijkse Zwem- en waterpolovereniging *De Watertor* actief, terwijl in het winterseizoen - op voorwaarde dat er ijs was - de ijsclub *Rijn en Lek* actief was. Een andere Vreeswijkse buitensport werd beoefend door het *Motor Cross Team Vreeswijk*. De niet-gemotoriseerde wielersupportersvereniging *De Volhouder*, opgericht in 1950, trad op als organisator van de Ronde van Vreeswijk. Het niet-stalen ros werd in Jutphaas bereden door de leden van de hippische club *De Rijnruiters*.

Zaalsporten bleken vooral in Jutphaas populair. Naast de sportieve prestaties van de Korfbalvereniging *JUKO* en de volleybalvereniging *NIVOC '68*, werd er gebokst en gejudoed bij *De Voltreffer*, *VIOS* en gegymd bij gymnastiekverenigingen zoals *Longa* en *Na Arbeid Sport*. Op muzikaal gebied werd Vreeswijk in 1957 getypeerd als een zeer muzikale gemeenschap. Het hoogste lied werd gezongen in de gemengde zangvereniging of kinderkoor *Euterpe* (1906), het r.-k. kerkkoor *St. Cecilia*, de r.-k. Gemengde zangvereniging *Con Brio* (1947), de gemengde christelijke zangvereniging *ASAF* (1934) of in het *Vreeswijks Mannenkoor* (1930). Muzikale expressie werd ten gehore gebracht in de r.-k. Mandolinevereniging *Kunst na Strijd* (1947) of de r.-k. Muziekvereniging *Kunst na Arbeid* (1919). Voor muziekbeoefening in Jutphaas kon men terecht bij muziekvereniging *Cornelis Galesloot*, de mondaccordeonverenigingen *Kunstmin*, *Kunst na Arbeid* en *Excelsior* of bij zangverenigingen als *St. Cecilia*, *De (kleine) Lofstem*, *Oefening baart Kunst*, *Voor ons Genoegen* of bij de kinderkoren *Judex* en de *Solsleuteltjes*.

Wie aan het begin van een toneelcarrière stond, kon zijn of haar sporen verdienen bij de Jutphase r.-k. toneelvereniging

'*Ons Genoegen*' (1906) of bij 'DOV'. De Toneelclub '*Wilhelmina*' was onderdeel van een buurtvereniging zoals de buurtverenigingen *De Kindervriend* en *Huize De Geer*. Men kon ook lid worden van de Jutphase schaakclub *De zwerfende pion*. De buurtverenigingen van Vreeswijk herbergden o.a. de katholieke jeugdgroep het *Thalbot-gilde* voor de beoefening van de handenarbeid, de jeugdpostzegelclub en de speeltuinvereniging *Vreeswijk*. Dieren stonden alleen in Jutphaas centraal bij de postduivenvereniging *De Groene Olijftak* en bij de lokale konijnen- & pluimveevereniging, *Jutphaas*. Tot slot waren de schier obligate, plaatselijke, algemene Oranjeverenigingen te vinden in zowel Vreeswijk als in Jutphaas-Dorp en in Jutphaas-Hoograven.

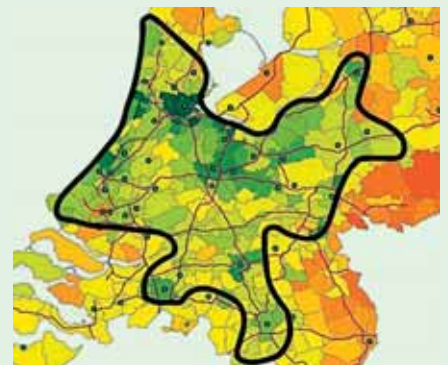
De jaren vijftig van de twintigste eeuw werden gezien als een saaie tijd van hard werken en weinig veranderingen. De maatschappij was strak georganiseerd en het gezag van de overheid en het eigen kerkgenootschap leek onaantastbaar. Die fenomenen hadden zich ook na de

Tweede Wereldoorlog weer geopenbaard in Jutphaas en Vreeswijk. Uit bovenstaande impressie van het dorpsleven in beide gemeenschappen kan worden geconcludeerd dat de Verzuiling ook daar was doorgedrongen tot in alle vezels van de dorpsamenleving. Iedere zuil had immers een eigen school, een eigen krant, een eigen omroep, een eigen politieke partij. Was je katholiek en wilde je bij een sportclub dan voelde je de sociale druk dat jouw sportclub van rooms-katholieke huize diende te zijn, enz.. Zelfs de vrije tijd, die toen nog schaars was, werd ingericht met vooral mensen van de eigen geloofsovertuiging. De jaren zestig kwamen eraan. De 'ontzuiling' zou vooral in de tweede helft van de zestiger jaren worden ingezet. Met de toenemende welvaart werd de individuele ontplooiing geleidelijk belangrijker. Expansie op allerlei terreinen, zoals bevolkingsomvang, economie en vrijetijdsbesteding openbaarde zich. Tijden veranderden, andere tijden dienden zich aan.

Randstad Holland

"De Randstad (ook *Randstad Holland* genoemd) is een conurbatie (zone van aan elkaar gegroeide stedelijke gebieden) in Nederland, bestaande uit een ring van verstedelijking rondom een meer landelijk gebied, het *Groene Hart*. De *Randstad* is met ongeveer 7 miljoen inwoners vanuit de grootste conurbatie van Nederland en omvat de vier grootste steden van Nederland (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) en hun omgeving. Met Londen en Parijs, de Vlaamse Ruit en het

Duitse Rijn/Ruhrgebied hoort de *Randstad* bij de belangrijkste stedelijke concentraties in Noordwest-Europa", zo weet iedere gebruiker van Wikipedia. Albert Plesman, grondlegger van de KLM, geldt als de bedenker van de naam *Randstad*. Volgens overlevering gebeurde dat toen hij op zoek was naar een geschikte locatie voor een nationale luchthaven. Vliegend boven het westen van Nederland zag hij "een ring van steden aan de rand van een grote groene ruimte". Binnen de *Rand-*



Links: De Randstad in 1950. Rechts: Herstel woningmarkt in het zogeheten 'Rompertje 2015' met Nieuwegein precies in het centrum. De sterkste marktgebieden worden aangetroffen in de noordvleugel en het grootste deel van de zuidvleugel van de Randstad (bron: Friso de Zeeuw, directeur Nieuwe Markten Bouwfonds Ontwikkeling; praktijkhoogleraar Gebiedsontwikkeling TU Delft).

stad neemt men veelal twee stedelijke zones waar: Dordrecht-Rotterdam-Den Haag-Leiden (de Zuidvleugel) en Haarlem-Zaanstad-Amsterdam-Utrecht (de Noordvleugel). In de periode 1960-1985 was het Nederlandse groeikernenbeleid dan ook een middel de voortschrijdende suburbanisatie in vooral de Randstad in goede banen te leiden. Omstreeks 1960 leefde de verwachting dat de stad Utrecht, die zich opwierp als nationale vestigingsplaats voor dienstverlenende functies, binnen enkele tientallen jaren uit haar voegen zou barsten. De landelijke *Commissie Westen des Lands* sprak in haar gelijknamige Nota (1958) de verwachting uit dat tot 1980 vanuit de stad Utrecht een overloop van zo'n 30.000 mensen zou plaatsvinden.

Structuurplannen

Een structuurplan is een in de jaren vijftig opkomend fenomeen in de stedelijke planologie en bevat een totaalbeeld van veranderingen voor een tijdvak van ± 25 jaar, waarin beschouwingen, prognoses, richtlijnen en berekeningen werden opgenomen. In 1954 was al een onderzoek naar de bestaansbronnen en mogelijke toekomstige ontwikkeling van Vreeswijk in opdracht van het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht uitgevoerd door het *Economisch-Technologisch Instituut* (ETI-Utrecht). Vooralsnog bleef die studie beperkt tot het Vreeswijks grondgebied, vanwege de typische economische en sociale structuur, zo heette het. Pas in 1959 verscheen ook een structuurplan voor Jutphaas. Daarin werd expliciet gesteld dat deze gemeente binnen 15 jaar tot stad van ± 30.000 inwoners met 5 woonkernen zou uitgroeien. Voor Jutphaas betekende dat het aantal woningen van ± 950 naar ± 7.000 zou stijgen. In het structuurplan werd zelfs geopteerd om het centrum van het Dorp naar Nieuw-Jutphaas te verplaatsen, een strook grond nabij Rijksweg A-12. Maar de beperkte structuurplannen van zowel Jutphaas als Vreeswijk hadden al gauw concurrentie van een nieuw plan dat voorzag in een veel ruimere opzet.

Structuurplan Doorslag

In het kader van de *Randstad Holland* werden in 1958 het stadje IJsselstein en de naburige dorpen Jutphaas en Vreeswijk aangewezen als onderdeel van een groot bevolkingsoverloopgebied met een ge-

schat aantal inwoners van ± 30.000 voor het jaar 1980. Het onderzoek door het bovengenoemde ETI uitgevoerd, maar nu voor het gebied van de toekomstige satellietstad van de gemeente Utrecht, kreeg de werktitel 'Doorslag'. De regio werd gekarakteriseerd als "in vele opzichten een sociaaleconomisch geheel" dat "in alle economische opzichten om gezamenlijke behandeling" vroeg. Daarmee werd de voorbereiding in gang gezet, die uiteindelijk zou moeten leiden tot het opgaan van IJsselstein, Houten, Jutphaas en Vreeswijk in een groter nieuw te creëren stedelijk gebied.



De stad Doorslag en het Rijkswegennet. Uit het 'Voorlopig schetsontwerp voor het gebied voor landelijke en regionale voorzieningen te Doorslag' van de architecten ir. H. Lammers, ir. P.A. Leupen, ir. W.J.G. van Mourik en meewerkend architect ir. H.C.A. Hoekstra (Arnhem) (april 1966). (bron: Het Utrechts Archief, Archief van de gemeente Vreeswijk (1940-1971), invnr 664).

Het structuurplan 'Doorslag' zou eerst en vooral dienen als overloopgebied voor de snel groeiende bevolking van de gemeente Utrecht. Daarvan werd immers verwacht dat het tegen het jaar 1980 uit haar voegen zou barsten. Overigens was het idee van een samengaan van vooral de gemeenten Vreeswijk en Jutphaas zeker niet nieuw. In 1849 was deze mogelijkheid al eens geopperd.

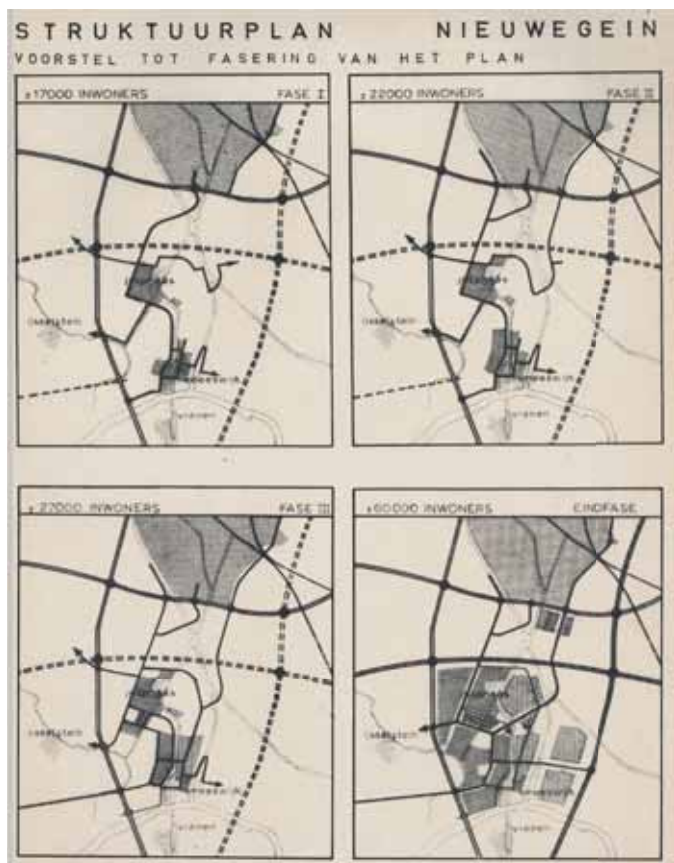
Een provinciale studiegroep, die al gauw bekend kwam te staan als de *Com-*

missie Doorslag(-I), toog tussen 1961 en 1965 aan het werk en schetste plannen met betrekking tot de praktische invulling van de toekomstige woon- en werkgebieden. De commissie ging eind 1964 uit van een grootte van een stad met ongeveer 55.000 inwoners. Dán zou het mogelijk worden om ten opzichte van de stad Utrecht een eigen gezicht te krijgen met een veelzijdiger en rijkere samenleving en een groot en gevarieerd stadscentrum. Zelfs de *Nederlandse Spoorwegen* haalden een oud negentiende-eeuws plan uit de bureaulade voor een treinverbinding van Utrecht-Centraal via het hart van de toekomstige gemeente 'Doorslag' naar Gorinchem. Interne strubbelingen binnen de Commissie Doorslag leidde er echter toe dat haar samenstelling in 1965 flink werd gewijzigd.

Structuurplan Nieuwegein

De *Commissie Doorslag-II*, die zichzelf liever presenteerde als de *Werkgroep Nieuwegein*, produceerde vanaf 1966 diverse rapporten totdat in 1968 de toekomstige stedenbouwkundige ontwikkeling in grote lijnen werden neergelegd in het 'Structuurplan Nieuwegein'; alles in opdracht van de gemeenten Jutphaas en Vreeswijk.

Het college van burgemeester en wethouders van Vreeswijk werd al in 1963 door de gemeenteraad gemachtigd al datgene te doen wat een samenvoeging op zo kort mogelijke termijn kon bevorderen, met de uiterste consequentie dat er dus een einde zou komen aan de eigen zelfstandigheid. Jutphaas daarentegen keek de kat nog even uit de boom. Om het noodzakelijk geachte overleg tussen Vreeswijk en Jutphaas betreffende deze ingrijpende stedenbouwkundige ontwikkelingen beter op elkaar af te stemmen, werden er tussen half september 1963 en eind april 1971 gemeenschappelijke vergaderingen gehouden tussen de colleges van B&W van beide gemeenten. Dat bilateraal overleg ter voorbereiding van de aanpassing van de lokale bestuursstructuur vond bij toerbeurt plaats in het gemeentehuis van elk van de gemeenten; de verslaglegging van de vergaderingen werd eveneens om beurten verzorgd. Van eendrachtige samenwerking op meerdere beleidsterreinen was zeker (nog) geen sprake. Op stedenbouwkundig gebied werd beider onafhankelijke opstelling gesymboliseerd



Structuurplan Nieuwegein. Eindrapport 1968. (met toegevoegde bijlage "Aanvullende notities" van het werkteam Ir. J.A. Kuiper, Drs. J.A. Launspach, Ir. H.M. Goudappel. Afbeelding 9 uit december 1966 (Het Utrechts Archief, Secretariearchief Nieuwegein (1971-1990), invnr 667).

in de realisering van de laagbouwwijk Zandveld te Vreeswijk en de hoogbouw- wijk Wijkersloot te Jutphaas.

Naamgeving

Was al in september 1966 van hogerhand besloten tot een versnelde samenvoeging van Jutphaas en Vreeswijk, de provincie presenteerde de nieuwe naam voor de toekomstige gemeente: het werd Nieuwegein. Was de suggestie afkomstig van oud-burgemeester van Vreeswijk, Jhr. mr. L.E. de Geer van Oudegein (1907-1985)? Hij was immers tussen 1963 en 1972 lid van Gedeputeerde Staten. Wie zich de bedenker van de naam 'Nieuwegein' mag noemen, is echter nog niet met 100% zekerheid te zeggen. In Jutphaas werd deze naam door een raadslid als 'ongelukkig' bestempeld. Voorstellen van de gemeenten Vreeswijk (Geindrecht), Jutphaas en/of hun beider burgers werden in de wind geslagen. Suggesties als Geinbruggen, Geinersvaart, Geinvoorde, Nieuwersticht, Nieuwstede, Stichterbrug, Wiersbrugge of Wiersevaart haalden het niet. De samen-

trekkingen Jutwijk of Vreesphaas waren afkomstig van een enkele lokale grappenmaker.

Opheffing

Op 12 juni 1969 gingen beide gemeentebesturen op vrijwillige basis akkoord met de toekomstige samenvoeging. De plannen voor nieuwe woon- en werkgebieden voor ± 50.000 inwoners van de commissie moesten in 1969 enigszins worden bijgesteld, onder meer door uiteindelijk vaststelling (verschuiving naar het zuiden van) het

tracé van Rijksweg 24. In datzelfde jaar werd bovendien afgezien van de mogelijkheid de gemeenten Houten en IJsselstein bij de

samenvoeging te betrekken, waardoor uiteindelijk de voorkeur werd gegeven aan het 'vingerstad'-concept voor de Utrechtse agglomeratie. In samenwerking met deze twee gemeenten zouden in de nabije toekomst (1983-1984) nog wel enkele grenscorrecties plaatsvinden. In oktober/november 1969 werd het definitieve Structuurplan Nieuwegein gepresenteerd en goedgekeurd door gemeenteraad.

De gemeenteraad van Jutphaas kwam voor het laatst bijeen op 17 juni 1971. In een gewone raadsvergadering passeerden nog tal van onderwerpen de revue. Tien dagen nadat de opheffing van Jutphaas bij wet was geregeld, had burgemeester Th. Baron de Smeth van Deurne, te kennen gegeven de functie van burgemeester van de nieuwe gemeente niet te ambiëren. In de afgelopen periode had hij zich de 'architect' gevoeld. De tijd van plannen maken was voorbij. Snelle uitvoering van veel ambities vroeg om een echte 'aan- nemer'. Met de ondertekening op 30 juni 1971 van de schriftelijke weergave van

de laatste raadsvergadering van (17 juni) kwam - op enkele uren na - formeel een einde aan het bestaan van de gemeente Jutphaas.

Zetelverdeling verkiezingen Jutphaas en Vreeswijk 3 juni 1970

Partij	Jutphaas	Vreeswijk
Katholieke Volkspartij (KVP)	5	4
Protestants Gemeenteraadsunie (PGU)		3
Protestants Christelijke Groep	4	
Staatkundig Gereformeerde Partij (SGP)		1
Partij van de Arbeid/ Politieke Partij Radikalen (PvdA)/PPR	3	2
Volkspartij voor Vrijheid en Democratie (VVD)	1	1
totaal raadsleden	13	11

De gemeenteraad van Vreeswijk kwam voor het laatst bijeen op woensdag 30 juni 1971 in een buitengewone raadsvergadering in aanwezigheid van minister van Binnenlandse Zaken mr. H.K.J. Beernink (1910-1979) en Commissaris der Koningin in de provincie Utrecht prof. mr. P.J. Verdam (1915-1998). Onder dankzegging van het gemeentepersoneel dat onder normale bezetting maar met bijzondere teamgeest had gewerkt, richtte waarnemend burgemeester G.B. Pellikaan zich eveneens en voor de laatste maal tot de wethouders en de raadsleden met de woorden: "Opvallend heb ik altijd gevonden, dat U een open oog en oor had voor alles wat betrekking had op het vormen van de nieuwe gemeente, daarbij altijd de noodzaak van samenvoeging van de gemeenten Vreeswijk en Jutphaas heeft doen prevaleren boven chauvinistische motieven en uit [de] eigen samenleving. Moge dit ook zo zijn in de raad van Nieuwegein."

In de nacht van 30 juni op 1 juli, werden 6.900 inwoners van Jutphaas stadgenoten van 5.300 Vreeswijkers, onder de vlag van één nieuw gemeentebestuur met een even welluidende als aan de lokale historie refererende naam: Nieuwegein. Het pionieren in de polder in het hart van Nederland kon beginnen!

<i>raadsleden gemeente Jutphaas</i> 1949-1971* C. de Kievit (PvdA) 1958-1971* G. Swaan (Prot. Chr. [CH]) 1962-1971* M.B. van den Hout-van der Hoek (KVP) 1962-1971 R. Oskam (Prot. Chr.) 1966-1971 W.J. van Baaijen (KVP) 1966-1971* W.P. Oostveen (KVP) 1968-1971 W.G. Bouwman (KVP) 1968-1971 B. Vosselman (Prot. Chr. [AR]) 1970-1971 A.Th.M. van den Broek (PvdA/PPR) 1970-1971 A.S.H.C. Hagenaar-van den Wijngaard (PvdA/PPR) 1970-1971* J.M. van der Molen (VVD) 1970-1971 W.P. Oostveen (KVP) 1970-1971* A.W. Paulis (KVP) 1970-1971 H. Rijneveld (Prot. Chr.)	<i>raadsleden gemeente Vreeswijk</i> 1953-1971* J. Wagensveld (PvdA) 1958-1971* A. van Heiningen (KVP) 1958-1971* J.H. Hoegée (PGU [SGP]/SGP) 1959-1971 C. Simons (junior) (PGU [AR]) 1962-1970 J.H. Otto (PGU [CH]) 1962-1971* J.P. Roos (KVP) 1962-1971* L.W. van Vliet (KVP) 1970-1971 G.A.J. Adams (KVP) 1970-1971 W. van Eck (PGU) 1970-1971* J. van der Kooij (PGU) 1970-1971 C.J. van Rooijen (KVP) 1970-1971 J.P.M. van Straten (VVD)
<i>wethouders gemeente Jutphaas</i> 1966-1971* G. Swaan (Prot. Chr. [CH]) 1970-1971 M.B. van den Hout-van der Hoek (KVP)	<i>wethouders gemeente Vreeswijk</i> 1962-1971* A. van Heiningen (KVP) 1970-1971 J. van der Kooy (PGU)
<i>secretaris gemeente Jutphaas</i> 1964-1971 A.L.A. van der Sande	<i>secretarissen gemeente Vreeswijk</i> 1939-1971 A. Kouwenhoven 1971-1971 Th.B.J. Meuleman (waarnemend 1 maart-30 juni 1971)
<i>burgemeester gemeente Jutphaas</i> 1957-1971 Smeth van Deurne, Th. Baron van	<i>burgemeesters gemeente Vreeswijk</i> 1964-1968 mr. F.J.H. Schneiders 1968-1971 G.B. Pellikaan (waarnemend)

De asterisk (*) kenmerkt de raadsleden die op 1 juli 1971 beëdigd zouden worden als lid van de gemeenteraad van Nieuwegein.

bronnen en literatuur

archieven

J.Ph.S. Lemmink, 'Inventaris van het archief van de voormalige gemeente Vreeswijk (1830) 1940-1971 (1998) en enkele gedeponeerde archieven', (Nieuwegein, 2006), Inleiding en inventarisnummers 25, 663-668, 920.

idem, 'Inventaris van het archief van de voormalige gemeente Jutphaas (1830) 1930-1971 (1975) en enkele gedeponeerde archieven', (Nieuwegein, 2006), Inleiding en inventarisnummers 766-769.

P.G.J. Huisman, J.Ph.S. Lemmink, 'Inventaris van het secretarie-archief van de gemeente Nieuwegein en enkele gedeponeerde archieven (1961) 1971-1990 (1999)', (Nieuwegein, 1999), Inleiding en inventarisnummers 894, 2641-2642, 3804.

literatuur

H. Baaij, *Nieuwegein van groeikern tot stad* (Amsterdam/Antwerpen, [1991]), i.h.b. 61-77.

J.Ch. Bosman, *Nieuwegein, een stad in ontwikkeling* (Nieuwegein, 1978).

Contact S.O.S.-Randstad-gemeenten, *Rapport Samenwerking en overleg snelgroeiende gemeenten Randstad* ('s-Gravenhage 1973).

W.J. Pantus, *Groeikernen in Nederland. Een studie naar stedenbouw en architectuur* ([Utrecht, 2012]), i.h.b. p. 70-73.

A.C. Zijdeveld e.a., *Van groeikern tot harmonische stad. Verslag van het symposium over de toekomst van voormalige groeikernen, gehouden ter gelegenheid van het Evenement Nieuwegein 20 jaar* (Utrecht, 1991).

De Wiers en Het Klooster

'Buitengebied' van Vreeswijk – deel 1

Bart Jan Damstra

Dit is het achtste deel in de reeks over Nieuwegeinse wijken. In dit deel komen de wijken De Wiers en Het Klooster (en Vreeswijk ten noorden van fort Vreeswijk) aan bod, welke zijn gelegen in het gebied dat historisch gezien als de Wiers bekend staat. In deel 1 van dit artikel zal de vroegste geschiedenis en het voormalige landgoed Huis de Wiers centraal staan. Het te beschrijven gebied wordt in het westen begrensd door het Merwedekanaal en de Vaartse Rijn, in het noorden door de Bongenaar en de waterzuiveringsinstallatie (van Waternet), in het oosten door de gemeentegrens met Houten en in het zuiden door de rivier de Lek.

Rivierenlandschap

De rivieren die in het huidige Nieuwegein gestroomd hebben, ver voordat de eerste bedijking plaats vond, hebben de inrichting van het latere cultuurlandschap bepaald. Van deze rivieren resten nadien de zogenaamde stroomruggen, die zich ten opzichte van de lager gelegen komgronden als een verhoging in het landschap aftekenden. Het gebied (en later polder) de Wiers dankt zijn naam zeer waarschijnlijk aan een dergelijke verhoging in het landschap: 'Wiers' betekend zoveel als verhoging. Denk hierbij ook aan het werkwoord 'wiersen', het in verhoogde banen harken van hooi.

In het zuiden onder Vianen ontstaat omstreeks 8000 v.Chr. de stroomgordel van het Benschopperstelsel. Deze volgt een deel van het huidige tracé van de Lek en gaat via het Klaphek westwaarts richting Benschop. Dit stelsel blijft tot omstreeks 4000 v.Chr. actief. In het huidige Nieuwegein beslaat deze gordel het gebied dat in het noorden en oosten wordt begrensd door het tracé Wiersdijk-(oude) Kerkweg en in het zuiden door de Lek. De verhoging waarop de (oude) Kerkweg was gelegen is gevormd door één van de stromen in dit stelsel en is de naamgever van het gebied. Op het tracé van de latere Randijk-Fokkesteeg-Hoon/Schalkwijkse wetering bevindt zich tevens een stroomrug, welke deel uit maakt van dit Benschopperstelsel. Deze stroomgordel is tussen 5000 en 3500 v.Chr. actief. Aansluitend ontstaat in het uiterste zuidoosten van het beschreven gebied de Hagesteinse stroomgordel die onder Vianen stroomt en bij het Klaphek de huidige bedding van de Lek doorkruist. Tot slot ontstaat kort voor het begin van de jaartelling de rivier de Lek.

Ontginningen en ontstaan van het cultuurlandschap

In Het Klooster, ten oosten van de Beatrixsluis, zijn recent enkele nederzettingen uit de steentijd aangetroffen op en nabij de Wierse stroomrug. De resultaten tot op heden zijn spectaculair en lijken een voor Nederland uniek beeld te geven van de situatie omstreeks 8000 v.Chr., de overgangsperiode van jagers en verzamelaars naar landbouw en veeteelt. We zijn nog in afwachting van de nadere uitwerking en rapportages. Voor het gebied zijn geen aanwijzingen van bewoning in de Romeinse tijd bekend.

Gedurende de 8e eeuw schenken de Franse machthebbers diverse goederen aan de bisschop van de jonge Utrechtse kerk. In een 9e eeuwse oorkonde is sprake van Fresionouic en Fresdore, mogelijk een vesti(gi)ng ergens in het Wierse gebied, in het noordelijk deel van Vreeswijk. Het vermoeden is dat deze oorkonde een 'falsum' is uit de 12e eeuw, waarmee de Utrechtse kerk gebieden claimt. Dit hoeft echter niet per definitie te betekenen dat de inhoud niet correct is. Alleen de datering is in dat geval onjuist.

De ontginningen vinden in eerste instantie lokaal en op kleine schaal plaats. Vanaf 1000 worden de ontginningen grootschaliger en meer systematisch aangepakt. Hierbij wordt dankbaar gebruik gemaakt van het reliëf in het landschap. In het zuiden fungeert de oeverwal van de Lek als een kade (later de Lekdijk) en als ontginningsas. In het westen wordt het gebied begrensd door de IJssel; mogelijk fungeert de Geindijk hier ook als een ontginningsas of als zijdwende (afsluiting aan de zijkant). In het noorden fungeert de Wiersdijk wellicht eerst als achterkade

en later als ontginningsas voor de ontginning van het gebied ten noorden van deze dijk. De Wiersdijk gaat ten oosten van de Vaartse Rijn over in de Kerkweg (dit gedeelte wordt in oude akten ook regelmatig als Wiersdijk aangeduid) en nog verder oostwaarts loopt de ontginningsgrens over het tracé van de in de jaren '30 aangelegde Achterweg. De oostelijke begrenzing wordt gevormd door de Waalsewetering of Opwetering (de gemeentegrens met Houten), waarvan de kade fungeert als een zijdwende van de ontginning. De ontginning van het gebied vindt plaats tussen 1000 en 1050 op initiatief en onder regie van de kapittels van Oudmunster en De Dom. Het gebied wordt eind 13e eeuw als gevolg van het graven van de Vaartse Rijn in twee delen gesplitst. Deze gebieden staan later bekend als Zandveld en Dijkveld (respectievelijk ten westen en ten oosten van de Vaartse Rijn). De uitgang -veld in de benamingen Zandveld en Dijkveld geeft aan dat het gebied al vroeg in cultuur is gebracht en bewoond moet zijn geweest. 'Veld' verwijst namelijk naar een enigszins 'woest' (weide)gebied voor gemeenschappelijk gebruik, een fenomeen dat in jongere ontginningen niet meer voorkomt.

Aansluitend wordt tussen 1050 en 1100 het Wierseveld (eveneens met uitgang -veld) ontgonnen. De achterkade van de eerste grote ontginning fungeert hierbij als startpunt en ontginningsas in het zuidwesten. In het westen treft men eveneens de Geindijk en IJssel aan en in het noorden vormt het tracé Oudegeinsesteeg-Fokkesteeg-Hoon (tot nabij Oud-Heemstede) de achtergrens van de ontginning. Het fungeert als gerechts- en later gemeentegrens van Vreeswijk



Afbeelding 1: Topografische kaart 1849. Beige percelen = bouwland, gestippelde percelen = boomgaardland, lichtgroene percelen = weiland, donkergroene percelen = griendland. Bewerkt door auteur: projectie stroomruggen (donkergrijze banen), huidige hoofdstructuren (gele stippellijnen), de belangrijkste objecten: 1 = Huis de Wiers, 2 = de Kleine of Oude Wiers, 3 = De Nieuwe Wiers, 4 = Wierse molen, 5 = De Eikenboom, 6 = Het Haagje, 7 = (boerderij) 't Klooster, 8 = De Vree, 9 = (steenoven) het Hoenderwerk, 10 = Beatrixsluizen. Selectie toponiemen: A = het Molentje / Bosch aan de moolen, B = De Molenkamp, C = Piexhoeve of Pijlshoef; locatie boerderij onbekend (C1 = De Roos. Roos = oud Nederlands voor riet), D = Oude of Achterste Keizer en Jonge/Voorste Keizer, E = (perceel) De Laap, F = Sanderson, G = Het Kleine Geertje, H = Het Kadeland (de ontginningen/polders waren omsloten door kaden), I = Het Bree(de) land, J = De Hoekkamp, K = De Jonge Conrad, L = De Klaverkamp, M = De Oranjeboomgaard, N = De Rietmus, O = (perceel) Het Oude Haagje, P = (perceel) Het Nieuwe Haagje. Q = het Fazantenbos, R = De Bakker, S = De Kaaikamp, T = het Eeke Bosch, U = (perceel) het Klooster. Vergelijk de huidige situatie op afb.11 (in deel 2 van dit artikel). Inzet: de onbewerkte kaart.

met (het Overeind van) Jutphaas. Het deel ten westen van de Vaartse Rijn staat later bekend als Oudegeinse polder (in oude akten is ook aan deze kant sprake van de Wiersepolder). Het oostelijke deel staat bekend als het Wierseveld. Vanaf omstreeks 1135 doorsnijdt de toen gegraven Schalkwijkse wetering het Wierseveld in het noordoosten. Deze wetering wordt aangelegd om Schalkwijk te kunnen ontwateren om ook hier ontginningen mogelijk te maken. Het deel van het Wierseveld ten noorden van deze wetering wordt Klein Vuilekop genoemd, in tegenstelling tot het gebied ten oosten daarvan, dat Groot Vuilekop of Schonauwen wordt genoemd. Blijkbaar is de kwaliteit van de grond niet al te best; 'vuil' betekent slecht. Een andere verklaring kan worden gezocht in 'vul', dat in deze context zoveel betekend als 'land dat met aarde aangevuld werd'. Dit gebied wordt onder regie van de ab-

dij Mariënweerd verder ontgonnen. Het gebied ten zuiden van de Schalkwijkse wetering wordt ook wel het Kleine Broek genoemd. De oost-west lopende Broekwetering (ook wel Tiendkadesewetering of Wiersewetering genoemd) en Schalkwijkse wetering en de noord-zuid lopende Oude of Enge Laap en de Nieuwe of Wierse/Wijde Laap zijn belangrijk voor de ontwatering van het gebied. De Lekdijk, Wiersdijk of Wierse Steeg, ten oosten van de Vaartse Rijn Kerkweg genoemd (maar ook den Uuytwech, den Bredenwech, den Neerwech) en de Tiendkade zijn de belangrijkste wegen in het gebied. De Wierse Broek, het gedeelte tussen de Kerkweg en Tiendkade, wordt omstreeks 1150 ontgonnen. De uitgang -Broek betekend moeras of met bomen begroeid stuk land. De benaming tiendweg of tiendkade wordt in het gebied rond Lek en IJssel gebruikt voor achterkaden/kweldammen in strikte zin. En



Afbeelding 2. Opvallend hoge ligging (omgrachte) hofstede "De Oude Wiers", gezien naar het oosten, 1962. (fotocollectie dhr. F. van Zutphen).



Afbeelding 3. Luchtfoto uit WO2 van het gebied (bron: www.dotkadata.com). Zichtbaar zijn de Nieuwe Wiers (1), de omgrachte de Oude Wiers (2), in het oosten grenzend aan de Inundatiekade ('de Geniekade') (3), het Huis de Wiers (4) met ten noordwesten daarvan de Orangerie en tot slot de batterij ('het Fortje') (5).

meer algemeen (en van toepassing op de Tiendkade in Vreeswijk) voor later aangelegde dammen, bedoeld om in een deel van een polder een afzonderlijk waterpeil te bewerkstelligen waarbij de naastgelegen wetering dient voor een snellere afvoer van het water. In Vreeswijk wellicht vanwege de lagere ligging van het Wierse Broek. Op afb.1 is de lage ligging van het broek af te leiden uit het bodemgebruik; er is namelijk veel griendbouw te zien. Er is dan ook sprake van een uitgebreide griendcultuur in de Wiers. Tussen de Laap en Het Breede land is een perceel land Het Haverkamp gelegen (exacte ligging onbekend). Haver kan op minder hoog gelegen gronden worden verbouwd, wat eveneens een verwijzing is naar de lage ligging van het gebied.

In het naastgelegen Jutphaas (ook in de 11e eeuw ontgonnen) is sprake van een heel andere situatie dan in Vreeswijk. Daar is een situatie waarin ministeriële geslachten zeer invloedrijk zijn bij de ontginningen en het bestuur van de latere gerechten. De macht van deze ministeriële (dienstlieden van de bisschop) uitte zich in de bouw van vele representatieve huizen en woontorens. De geschiedenis van Vreeswijk wordt nauwelijks bepaald door invloedrijke families. Dit heeft mogelijk te maken met andere en oudere bezitsverhoudingen in dit gebied in de vroege middeleeuwen, maar het lijkt voornamelijk veroorzaakt doordat kloosters en de Utrechtse kapittelkerken meer invloed hebben bij deze ontginningen.

afbeeldingen 3 en 6. Een 'begraven hofstede' in de provincie Utrecht blijkt een 13e eeuwse fenomeen. De boerderij wordt vanaf 1654, na de bouw van Huis de Wiers, 'de Oude Wiers' genoemd. Andere namen voor de boerderij zijn 'De Cleine Wiers' en '(goed) ten Wiers'. De boerderij is 12 morgen (ca. 10 ha) groot. Helaas is de boerderij in 1978 gesloopt.

Bewoning vinden we, afgezien van de dorpskern van Vreeswijk, tot eind 19e eeuw met name terug langs de Lekdijk en aan de Wiersdijk, Tiendkade en Schalkwijkse wetering. De ligging van de omgrachte boerderijen de Oude Wiers (waarover later meer) en Het Haagje is opvallend. Ze zijn gelegen nabij de grens van twee ontginningen (later polders). De Oude Wiers nabij de grens van Wierseveld en Dijkveld. Het Haagje (duikt vanaf eind 14e eeuw op in de bronnen als leengoed) nabij de grens van Dijkveld en de Wiersebroek. Opvallend is dat deze boerderijen niet langs de wegen (ontginningssassen) lagen, maar vrij in het land. Verondersteld wordt dat ze zijn gesticht door de ontginners en dat zij dienden als centrum van hun bezit. De grachten dienden mogelijk als statusobject, zoals grachten bij een kasteel. Op het huidige grondgebied van Nieuwegein zijn vier van dergelijke boerderijen bekend. Naast Het Haagje en de Oude Wiers, beiden op de Wierse stroomrug gelegen, zijn dit Blokhoeve en Galesloot (later: Vee- en Bouwlust), beide gelegen op de rand van de Jutphase stroomrug. De naam van de

Wel wordt in de 13e eeuw enkele malen een familie De Wiers / van Wiers genoemd. Zo is er sprake van een Gerard van Wiers, kanunnik van het kapittel van St. Marie te Utrecht. Mogelijk heeft dit ministerialengeslacht een rol gespeeld bij de ontginningen en bewoonde hier een omgrachte (=versterkte) boerderij de Wiers. Deze omgrachting is duidelijk zichtbaar op de

in Het Klooster gelegen boerderij Het Haagje betekent omsloten of omheind stuk grond. De boerderij met 25 morgen land (ca. 21,5 ha) werd ook wel Maria-hage of 't Vrouwen Haagje genoemd. De naam van de nabij gelegen boerderij De Vree heeft dezelfde betekenis (de variant Vrijt komt onder meer terug in het Maas-trichtse Vrijthof).

Met het Klooster wordt tegenwoordig het hele gebied ten oosten van het Lekkanaal, ten zuiden van het Amsterdam-Rijnkanaal en ten noorden van de Lek aangeduid. Oorspronkelijk is het de aanduiding voor het gebied tussen de Tiendkade en de Lekdijk, gelegen in het oosten van het gerecht (en later de gemeente) Vreeswijk. Het meest waarschijnlijke is dat de naam het Klooster verwijst naar het feit dat het vrouwenklooster uit De Bilt hier goederen had. Een andere mogelijkheid is dat hier een uithof heeft gestaan (van hetzelfde vrouwenklooster?). Een relatie met het klooster Mariënwaard, dat veel bezittingen had in het gebied, kan ook niet worden uitgesloten. Later is sprake van een boerderij 't Klooster met gelijknamig perceel aan de Lekdijk, even ten oosten van het Haagje (zie afb.1). Ook is er een gelijknamig weiland in het gebied te vinden. Op de gevel van een woning aan de Achterweg, die op dit perceel staat, staat het opschrift 'het Klooster'. In 1781 is sprake van 'ses mergen weijland gelegeen aan de hoge dijk op het zogenaamde Clooster'.

't Huis de Wiers

Huis de Wiers is in 1654 gebouwd in opdracht van Willem Ploos van Amstel. Hij was onder andere kanunnik van het kapittel van Oudmunster en behoorde tot de top van het bestuur in het Sticht. Hij had vele voorname functies en is ook bezitter van enige heerlijkheden waaronder Oudegein. Voor 1654 heeft hij al een boerderij in de Wiers in bezit, waarschijnlijk de Oude Wiers. Hij geeft de architecten Ghijsbert Thonisz. van Vianen en Peter Jansz. van Cooten de opdracht voor de bouw van het Huis de Wiers. Het Huis wordt in de sobere classistische stijl gebouwd en is gelegen op de Wierse stroomrug in de polder Dijkveld. In dezelfde periode worden Oudegein en Rijnhuizen verbouwd en Huis de Geer en Zwanenburg gebouwd. Kenmerkend voor deze stijl is de strakke en sobere evenwichtige indeling van gevels en raampartijen.

Diverse notariële akten geven inzicht in de omvang van het landgoed, verhueringen en de in gebruik zijnde veldnamen. Hieronder een deel van een verhuurakte uit 1802 (HUA, notarieel archief, inv. U270a023-4):

“Comparereerden voor mij Theodorus Koppen, Notaris s’Hoofs van Utrecht, no en voor de nabenoemde Getuijgen De Wel Ed. Geb. Heer Mr Jan Gerhard Wichers, oud gouverneur van Surinamen, wonende op den Huize de Wiers ter eenre en Gerrit de Kruijff, wonende te Schalkwijk, ter andere zijde, zijnde de respective Comparanten aan mij Notaris bekend en verklaarde den Heer Comparant ter eenre aan den Comparant ter andere zijde verhuurd, en deze van zijn Wed. Ed. Geb. gehuurd te hebben:

Een Hofsteede of Boerewooning [=De Nieuwe Wiers] met twee bergen steenen-schuur en bakhuis, nevens den Boomgaard agter het huis, staande ende gelegen onder den gerechte van Vreeswijk, anders genaamd de Vaart, aan het einde van den Wiersendijk [=Kerkweg], agter de moestuin van ’t Huijs de Wiers, met de volgende landen aldaar gelegen te weten vier Mergen bouwland, genaamd den Rijnakker, drie Mergen dito, leggende voor het bosch aan de Moolen [=het Moltenbosch], zeven Mergen weijland, genaamd de Molekamp, Drie Mergen weij, en twee Mergen bouwland, genaamd het Oudeland; Acht Mergen weijland, agter de Hofsteede de oude wiers; Vijf mergen bouwland aan de oostzijde van de oude Wiers; Ses mergen weiland, genaamd ’t Bree-de land; twee Mergen bouwland, gelegen aan de Kerkweg, naast het Boomgaartje; Vier Mergen dito, genaamd ’t land van van Wijk; een mergen dito, genaamd den breede akker; Vier mergen dito, genaamd de Pijramide; drie en een half Mergen dito, genaamd de Rietmus; Een en een half mergen weiland, genaamd de Klaverkamp; Vier Mergen dito, genaamd den ouden boomgaard; edog alles respectvelijk voor zo groot en klein die landen aldaar gelegen zijn, en zulks voor ses agteréenvolgende Jaren, intgaan omtrent de Landen met primo Januarij, en ten aanzien van de Huizinge en verder getimmerte met primo May, beide van den aanstaande Jare 1800 de drie eerste Jaren, Jaarlijks voor een somma van een duizend en tagtig Gulden en de drie laatste Jaren Jaarlijks voor een Somma van twaalf hondert guldens, respectvelijk boven het personedo mergen-en Molengeld doch verder eensge[.] zoo dat alle overige ongelden uit blijven ten laste vanden Heer verhuurder, te betalen van de voors. huurpenningen de eene helfte opden 1e Augustus ende weder helfte op kersmis, in ieder Jaar op den verschijndag.

[...]

Dat Hij huurder zal verplicht zijn om aan den Heer Verhuurder te leveren het stroo dat tot het dak voor zijne paarden en in deszelfs stallingen zal nodig hebben voor zodanig Geld als de gewone prijs daar van op die tijd wezen zal; dat hij voorts ook ten alle tijden mi zijn wagen en Paarden, wanneer hij die voor eigen gebruik niet zal nodig hebben daar mede den Heer Verhuurder zal moeten ten diensten zijn zo in ’t rijden van sand op de Heere plaats als in ’t aanhalen van ’t hooij twee Gulden tien stuivers per dag.



Afbeelding 5. Huis de Wiers in 1667 gezien over de Wierselaan richting het westen, olieverfschilderij van Dirk Dalens II (1659-1688). Particulier bezit.



Afbeelding 4. Omvang van het landgoed Huis de Wiers in 1832, geprojecteerd op de huidige situatie (afbeelding auteur).

De opzet van Huis de Wiers bestaat uit een omgracht huis met een hardstenen toegangstrap naar een ruim voorplein (bestaand uit grind, waarbij de middenbaan was voorzien van klinkers) en een poortgebouw (dat o.a. de koetshuizen en paardenstallen bevatte), gericht op het oosten. De Wierselaan fungeert als oprijlaan van de dorpskern van Vreeswijk naar het Huis. Het degelijk gebouwde huis meet 20,7 bij 13,8 m. en is gedekt met een dubbel zadeldak. De buitenmuren zijn in het souterrain ongeveer 80 cm dik en de muurdikte van de opbouw bedraagt zo'n 65 cm. De voorgevel (met ingang) en de achtergevel (gelegen aan de Vaartse Rijn) zijn niet gelijk aan elkaar. Het interieur is tot in de 18e eeuw naar de dan heersende smaak aangepast en verbeterd.

Het Huis blijft ruim 200 jaar een woonbestemming houden. Het landgoed neemt in omvang steeds meer toe onder de diverse bewoners. In de 18e eeuw wordt aan

de Vaartse Rijn een theekoepel gebouwd en wordt het park en bos ten oosten van het Huis aangelegd. De Zandveldse wetering wordt hiertoe verlegd, een vissenkomp (=vijver, in het Slingerbos), lanen en kunstmatige verhogingen (perceel 'het Heuveltje') en percelen bos worden aangelegd. Dit is te zien op afb.6. Om het landgoed goed te laten functioneren wordt het land verpacht, waarvoor een rentmeester in dienst was. De boomgaarden en lanen worden onderhouden door tuinmannen en pachters. Ook worden inkomsten verkregen uit erfpachten. Daarnaast worden inkomsten gegenereerd uit de Wierse en Zandveldse tiend. Naast het Huis de Wiers zelf omvat het landgoed diverse gebouwen. Voor de bouw van de Orangerie in 1779 wordt ten noordwesten van het Huis een boerderij afgebroken. Even ten noorden van het Huis wordt in 1778 een bestaande boerderij herbouwd, deze krijgt de naam De Nieuwe Wiers. Deze wordt na een verwoestende brand

in 1929 herbouwd. De gevelsteen van de in 1978 gesloopte boerderij is thans te bewonderen in museum Warsenhoeck. Aan de Lekdijk, in de huidige monding van de Voorhaven, bevindt zich de boerderij De Eikenboom. Vanaf de 18e eeuw is deze boerderij bekend onder deze naam; de boerderij zelf is vermoedelijk ouder. Daarnaast worden enkele daglonerswoningen aan de Tiendkade verpacht. Rond 1776 wordt een tuinhuisje naast het kerkhof verbouwd tot arbeiderswoning. De Wierselaan werd tussen de Helling en de huidige Rijnlaan (dit is de plek waar het in de 20e eeuw gedempte watertje 'Het Stroompje' de weg kruist) afgesloten met een ijzeren toegangshek. De bijbehorende 17e eeuwse hekwachterswoning werd in de jaren '70 gesloopt. De scheepswerf met helling is erfpachtgrond van het Huis de Wiers, net als diverse andere huiserven in de dorpskom van Vreeswijk.

De eerste bewoner is bouwheer Willem Ploos van Amstel. Hij koopt 16 morgen land en laat het huiseiland en het voorplein inrichten. Hij doet pogingen om van het Huis een ridderhofstad te maken, om daarmee meer aanzien te verkrijgen en een plek in het gewestelijke bestuur te bemachtigen. Onder andere door een poging deze titel van een vervallen ridderhofstad over te brengen op het Huis de Wiers. Deze poging mislukt. Vanaf 1695 verwerft de Amsterdamse koopman Johan de Sandra in etappes het Huis de Wiers. De volgende eigenaar, Michiel Creack, steekt zich tussen 1712 en 1720 steeds dieper in de schulden en ziet zich genooddacht het Huis en landgoed te verkopen aan kanunnik Johan van Leene. In 1723 blijkt het landgoed 46 morgen (ca 40 ha) groot te zijn bij de verkoop door Henrietta Cornelia van Wijck (wed. Johan van Leenen) aan J(o)an Jacob van Westreenen. Hij breidt het landgoed gestaag uit, onder meer in 1723 als De Oude Wiers met 12 morgen land (ca. 10 ha) wordt verworven. Vanaf 1773 wordt het landgoed verkocht aan Arnoud van Westreenen. In 1797 worden huis en goederen uit de boedel van Arnoud van Westreenen verkocht aan Cornelis Hogerkamp. Het landgoed neemt nog steeds toe in omvang. Dit blijkt als Jan Gerhard Wichers (oud-gouverneur-generaal van Suriname) in 1798 huis en landerijen ter grootte van 136 morgen, 556 roeden (ca. 117 ha) aankoopt. Bij zijn

overlijden in 1808 laat hij het landgoed na met een omvang van 161 morgen (ca. 138 ha) en daarnaast 28 morgen uiterwaard (ca. 24 ha) en 38 morgen buiten de Wiers, waaronder de boerderijen Geinoord in het Klaphek en Poelenrooij in Zandveld. Huis en landgoed komen in 1809 in bezit van Adrianus Braber, gehuwd met G.W.C. Wichers en burgemeester van Vreeswijk. De erfgenamen van de volgende eigenaar, Ir. Frederik Willem Conrad (grondlegger van de latere Rijkswaterstaat) brengen het Huis en landgoed in 1878 in veiling, waar het wordt verkocht aan Willem van Oosterom. Omdat het hem ontbreekt aan de benodigde financiële middelen raakt het Huis in verval en het landgoed wordt opgeknipt en in delen verkocht. De bomen aan de lanen en in het park worden gekapt en verkocht (deels voor de aanleg van het park rond kasteel de Haar in Haarzuilens). Het park maakt plaats

voor griendland. Dit tot groot ongenoegen van de wandelaars. In Vreeswijk in het nieuws, lezen we in 1877: "Men verneemt, dat het Wiersche Bosch, gelegen in de nabijheid van dit dorp, hetwelk aan sommigen wel eens een aangename wandeling verschaft, gedeeltelijk gesloopt en tot bouwland ingericht wordt." Daarnaast worden delen afgevet voor 'tichelaarde'.

Met deze enigszins trieste afloop voor het landgoed Huis de Wiers besluit ik deel 1 van dit artikel. In deel 2 zal nader in worden gegaan op de ontwikkelingen in het gebied vanaf de 19e eeuw.

De bronvermelding voor deel 1 en 2 van dit artikel wordt opgenomen in deel 2.



Afbeelding 6. Topografische kaart 1849. Beige percelen = bouwland, gestippelde percelen = boomgaardland, lichtgroene percelen = weiland, donkergroene percelen = (park)bos. Gebouwen: 1 = Huis de Wiers, 2 = de Kleine of Oude Wiers, 3 = de Nieuwe Wiers.

Veldnamen: A = Rhijnboomgaardje / Tuijnboomgaard, B = De Holle Kamp, C = Ruitenburg, D = Het Oude Land, E = De oude moestuin (ten oosten hiervan: Den Breede(n) akker en De Pijramide; exacte locatie onzeker), F = Het Voorbos, G = Slingerbos / Wierse Bosch, H = Konijnenberg, I = Het Heuveltje, J = Het Sterre(n)bosch, K = de Oranjeboomgaard, L = Klaverkamp, M = Klaverkamp / De Jonge Conrad, N = Den Grooten boomgaard.

ACTIVITEITENPROGRAMMA 2017

van de 3 Erfgoedinstellingen in Nieuwegein

Heden t/m 1 februari , Museum Warsenhoek	Kunstexpositie "Beestachtige prenten"
Heden t/m 7 mei , Museum Warsenhoek	Foto-expositie "Oudheden in de wijken Fokkesteeg en Merwestein"
Vanaf zondag 15 januari , Woensdag en zondag van 14.00 - 17.00 uur	Kunstexpositie Info volgt op www.hetvreeswijksmuseum.nl
Zondag 22 januari 2017 , 14.00 uur, Natuurkwartier MEC	Lezing van Erno Eskens over de filosofische achtergrond van de Kunstexpositie "Beestachtige prenten" (te zien op de Kunstzolder van Museum Warsenhoek)
Zondag 29 januari t/m 5 mei , Museum Warsenhoek	Expositie "Steenfabrieken"
Zondag 5 februari t/m 2 april , Museum Warsenhoek	Kunstexpositie van de Nieuwegeinse kunstenaars Marlies Adriaansen, Rico van Amelsfoort en Jac Pot
Maandag 20 februari , Natuurkwartier MEC	Lezing van Sander Wassing: "Alva's Raad van Beroerten en zijn activiteiten m.b.t. gebeurtenissen in Jutphaas en omgeving"
Maandag 6 maart , Museumwerf	Vrijwilligersbijeenkomst van de 3E's, thema Oral History
Maandag 20 maart , De Bron, Buizerdlaan 1	Algemene Vergadering HKN. Aansluitend lezing door Kirsten Leijnse: "6500 jaar geleden, de oudste bewoning van Nieuwegein"
Zaterdag 8 april , 9.00 – 17.00 uur, Dagexcursie naar Delft	Met de bus naar Delft; Koffie en gebak in restaurant 't Koningshuys; Rondleiding door de oude stad (90 min.). 16.00 uur terugreis. Leden HKN € 18,50, niet-leden € 23,00
Zondag 9 april t/m 4 juni , Museum Warsenhoek	Kunstexpositie Tomasz Vetulani
Zaterdag 13 mei , 11.00 – 13.00 uur, Bezoek aan Culemborg	Op eigen gelegenheid naar Culemborg. Rondleiding door de oude stad. HKN € 3,00, niet-leden € 5,00
Zaterdag 20 mei t/m 10 september , Museum Warsenhoek	Expositie "Waterwegen" (gezamenlijk thema van de 3E's)

Zaterdag 27 mei , 10.00 uur, Museum Warsenhoeck	Fietstocht "Op de 'hoogte' in Nieuwegein": Het lezen van oude kaarten en 'landschappen'. € 7,50 pp.
Zondag 28 mei t/m 8-10-2017 , Museum Warsenhoeck	Foto-expositie "Oudheden langs de Lek"
Zaterdag 3 juni , 10.00 uur, Museum Warsenhoeck	Fietstocht "Op de 'hoogte' in Nieuwegein": Het lezen van oude kaarten en 'landschappen'. € 7,50 pp.
Zondag 11 juni t/m 24 september , Museum Warsenhoeck	Kunstexpositie Textiel van Anouk Hogeveen
Zaterdag 9 t/m 10 september	Open Monumentendag: "Boeren, burgers en buitenlui"
Zaterdag 16 september , 10.30 – 14.30 uur, Bezoek aan Forteiland Pampus	Op eigen gelegenheid naar Muiden. Met de boot naar forteiland Pampus, koffie en rondleiding (lunch op eigen kosten). Leden HKN € 22.00 pp. (Museumkaarthouder € 13.50), niet-leden € 25.00 (Museumkaarthouder € 16.50).
Zondag 24 september t/m 11-2-2018 , Museum Warsenhoeck	Expositie "Wijken in Nieuwegein: Jutphaas en Wijkersloot"
Zondag 24 september t/m 7-1-2018 , Museum Warsenhoeck	Expositie "Wijken in Nieuwegein: Vreeswijk, Zandveld, Hoog-Zandveld, Lekboulevard en Klaphek"
Zondag 1 oktober , Museum Warsenhoeck	Kunstexpositie Keramiek van Nora Batens
Vrijdag 13 t/m 15 oktober	Nationale archeologiedagen
Zondag 15 oktober t/m 2018 , Museum Warsenhoeck	Foto-expositie "Oudheden langs de Nedereindse Wetering"
Donderdag 26 oktober , 20.00 uur, Bibliotheek/De 2e Verdieping in het Stadhuis	Historische lezing in samenwerking met de "2e Verdieping"
Zaterdag 16 december , 15.00 uur, Museum Warsenhoeck	Vrijwilligersmiddag HKN
Zondag 24 december , 17.30 uur, Natuurkwartier	Kerstavond

Veranderend beeld

Punt van Vreeswijk

Jaap Boersema

Oudste foto genomen vanaf de Punt in Vreeswijk. Rechts een sleepschip met eigen los- en laadgerei voor de wal bij Huis De Wiers. Links De Tol met een diep geladen zandschuitje.

Het bootje links zou het veerpontje kunnen zijn vanaf De Punt. Mogelijk ook de boot waarmee van Zutphen personeel overhaalde naar de werf.



In 1905 werd hier Scheepswerf Bennik te koop aangeboden. Koper is Jan H. van Zutphen. De foto is van latere datum, want het bord op de loods vermeldt: SMEDERIJ HOUT EN IJZERWERF J.H. VAN ZUTPHEN. Werknemers van de werf poseren voor de foto en in de verte liggen een drietal sleepboten van fa. De Keulsche Vaart. De naam op de kaart: "N. Keulschevaart" is nooit officieel geweest.



De luchtfoto is rond 1950 gemaakt. Huis De Wiers is in 1947 op de kelders na gesloopt en vervangen door een nieuwe opbouw: de machinewerkplaats. Het hellinggat rechts op de foto is de huidige Passantenhaven.



Het gaat goed met het bedrijf. Er komt een nieuwe kraan. Voor de montage komt er een drijvende bok uit Amsterdam van de firma Goedkoop. Ook hier zijn de machineloods en het hellinggat (rechts) goed te zien.



En daar staat de kraan in volle glorie. Het bord op de loods vermeld sinds 1957 N.V. VAN ZUTPHEN. Het binnenschip rechts is de BETA uit Groningen.



Dezelfde hoek maar dan in 2016 met de sleepboot van Henk Kok tijdens de manifestatie Vreeswijk Vol Vaart. De TISMIJN heeft inmiddels een andere eigenaar.



Kort nieuws

Museum Warsenhoeck ook op Facebook

Wilt u altijd op de hoogte zijn van alle evenementen, acties, exposities, openingen en andere wetenswaardigheden van Museum Warsenhoeck en de Historische Kring Nieuwegein? Wilt u kennis nemen van berichten en foto's van geslaagde evenementen en zelf ook reacties sturen? Meldt u dan nu aan voor de openbare facebook-groep "Vrienden van Museum Warsenhoeck" en u mist geen enkele aankondiging of bericht meer. Ga daarvoor naar uw facebookpagina, tik linksboven bij de zoekfunctie "Vrienden van Museum Warsenhoeck" en sla deze pagina op bij uw groepen of favorieten. Het is een openbare groep, dus iedereen is welkom! Probeer daarom ook familie, vrienden, kennissen, historisch geïnteresseerden over te halen om lid te worden van deze facebook-groep van de HKN.

Reacties van lezers

De Redactie ontving een reactie van de heer Daan Wind. Hierin geeft hij aan dat in de vorige Cronyck bij de laatste foto in het artikel van Loes Slooten, op pagina 82, vermeld moet worden dat het om een foto van rond 1981 gaat en niet om een foto van rond 1971. Daarnaast geeft de heer Wind een toevoeging in het bijschrift van dezelfde foto. "Links van houthandel Heijman ziet u een gedeelte van het terrein waar vroeger baggerbedrijf Smeulders was gevestigd. Het terrein van deze firma is in 1977 eigendom geworden van C. Koekman, zeilmaker aan de Handelskade in Vreeswijk. C. Koekman verplaatste zijn watersportbedrijf "de Molenvliet" dat tot 1978 gevestigd was op de plaats waar nu het aanbestedingsstation is, naar het terrein links van houthandel Heijman. Op de foto ziet u jachten in winterberging. "De Molenvliet" is daar gevestigd geweest tot 1998/1999 toen het terrein verkocht is aan Hatenboer Yachting die het zonder het in gebruik te hebben genomen al heel snel door verkocht aan de firma Oskam, die het als opslag gebruikt."



Gidsengroep Vreeswijk bestaat 10 jaar

De Gidsengroep Vreeswijk bestond op 1 januari 2017 op de kop af 10 jaar. De eigenlijke start van de groep vond plaats op 13 september 1989 toen het passagierschip CARLINDA-0 afmeerde aan de loswal in Vreeswijk.

Jaap Boersema, die deze reis voor NCRV-reizen had georganiseerd, was plotseling verhinderd om de groep van ongeveer veertig passagiers rond te leiden. Met Rina Copier en Bram Buitengeweg, vrijwilligers van de Oudheidkamer, had hij goede vervangers.

Later zouden er nog meer kleine en grote passagiersschepen volgen, waaronder de in Vreeswijk bekende ORCA en JAN VAN SCOREL.

Rina is daarna blijven rondleiden en daar kwamen op den duur Jan Monster, Jaap zelf en Wim van Meeteren bij.

In 2007 is de groep verzelfstandigd. Om het een Vreeswijks product te laten zijn, wordt de opbrengst van de rondleidingen (€ 2,50 p.p.) gestort in een 'spaarpot' van het Platform Vreeswijk. Een uitkering daaruit komt ten goede aan het dorp.

Met het gereed komen van de Museumwerf en de vraag van het Stichtingsbestuur om rondleiders is de groep ook regelmatig op de Museumwerf actief.



Daar zijn echter nog een aantal specialisten, zeg deskundigen op scheepvaartgebied bij gekomen.

Het huidige aantal gidsen is met de komst van Atie Wakkee uitgebreid naar vijf. Als geboren Vreeswijkse met grootouders en familie in de zandscheepsvaart in Vreeswijk, gehuwd met een schipperszoon, deelt ook zij met passie de dorpsgeschiedenis op haar rondes.

Naast de gebruikelijke rondleiding is het ook mogelijk het dorp zelf te 'ontdekken' aan de hand van een speurtocht, geschikt voor jong en oud.

Voor informatie en boekingen: Rina Copier, tel. 030-602515 en b.g.g. 030-6062916.

De redactie ontving een reactie van de heer Jaap Boersema (zelf ook lid van de redactie). Hierin geeft hij aan dat in het bijschrift van de laatste foto in het artikel van Loes Slooten op pagina 82, de naam "Smeulders" vervangen moet worden door "Smulders".

Deze reactie heeft dan eveneens betrekking op de lezersreactie hiernaast, van Daan Wind. Ook hierin zou dan de naam "Smeulders" vervangen moeten worden door "Smulders".



Jos Scholman

Uw totaalpartner op het gebied van Infra, Sport en Groen



Jos Scholman is een aannemingsbedrijf in de grond-, weg- en waterbouw en sport- en cultuurtechniek. Een hele mond vol voor dat wat we doen, namelijk alles op het gebied van Infra, Sport en Groen.

- Bouw- en woonrijp maken
- Bermen- en wegenonderhoud
- Sport- en cultuurtechniek
- Plein- en straatreiniging
- Onderhoud waterwegen
- Openbare groenvoorziening
- Weg- en waterbouw
- Natuur- en landschapsbouw
- Grondslag voor de paardensport
- Gladheidsbestrijding
- Calamiteitendienst
- Verhuur van machines en personeel

Hoofdvestiging:
Morsebaan 1, 3439 NA Nieuwegein

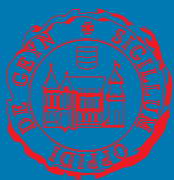
Postadres:
Postbus 1458, 3430 BL Nieuwegein

Tel.: 030-6044282
info@josscholman.nl

VOLG ONS OOK OP:



josscholman.nl



Museum Warsenhoeck

MUSEUMWERF
VREESWIJK
DE PLAATS VOOR DE HISTORISCHE BINNENVAART



Het Vreeswijk Museum

Uitgave van de
drie erfgoedinstellingen in Nieuwegein
Jaargang 39 - Nummer 2 - 2017

Cronyck de Geyn



Colofon

Cronyck de Geyn is een gezamenlijke uitgave van de 3E's: de drie erfgoedinstellingen in Nieuwegein

ISSN 1384-7139

Redactie

Renée Blom, eindredacteur

Jaap Boersema

Wolfgang Herrlitz

Ben Remie

Loes Slooten

Ton Vis

Contact

cronyckdegeyn@museumwarsenhoeck.nl

Vormgeving

Michiel Ridderikhoff

info@desktop-publisher.nl

Foto omslag:

Woonschip De Mississippi in 2012 voor onderhoud bij Museumwerf Vreeswijk



Mede mogelijk gemaakt door de gemeente Nieuwegein

Niets van deze teksten mag geheel of gedeeltelijk worden vermenigvuldigd, worden opgeslagen in een geautomatiseerd bestand en/of openbaar worden gemaakt op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever (de drie erfgoedinstellingen in Nieuwegein) p/a Geinoord 11, 3432 PE Nieuwegein.
© Copyright de drie erfgoedinstellingen in Nieuwegein

Losse nummers € 2,50

Redactioneel

Beste lezer,

De redactie heeft weer erg haar best gedaan u ook deze keer een Cronyck aan te bieden vol afwisselende verhalen. Natuurlijk is er weer een aflevering uit de serie wijken, waar nu in vervolg op het vorige artikel het buitengebied van Vreeswijk, om precies te zijn De Wiers en Het Klooster, centraal staat. Een andere artikel is geschreven in het kader van Het Jaar van de Stijl en gaat over een heel speciaal woonschip dat we in onze stad hebben liggen. In aanloop naar de dodenherdenking op 4 mei, hebben we Ad van Liempt bereid gevonden een artikel te schrijven over de doden die vlak na de bevrijding vielen in Jutphaas, maar ook elders in het land. Tot slot treft u een kort artikel aan over de bijzondere archeologische vondsten die gedaan zijn in Het Klooster.

Wij denken u hiermee weer een bijzonder lezenswaardige Cronyck te bieden, met mijn dank aan de verschillende gastschrijvers die hieraan een bijdrage hebben geleverd.

Herhaling oproep

In de vorige Cronyck nodigde ik u uit om ideeën aan te leveren voor de Cronyck. Inmiddels hebben we een enkele reactie ontvangen, waar we mee aan de slag gaan, maar wij kunnen zeker nog meer suggesties gebruiken. Dus schroom niet, zijn er locaties of gebeurtenissen waar u meer over zou willen weten; wij horen het graag. Ook als u zelf een artikel wilt schrijven, laat ons dat dan weten door een mail te sturen aan de redactie. Zie colofon voor het adres.

Namens de gehele redactie wens ik u allen natuurlijk net als altijd weer veel leesplezier!

Renée Blom (eindredacteur)

Inhoud

Redactioneel	22
Waarom op 7 mei 1945 meer dan 150 doden vielen <i>Ad van Liempt</i>	23
De Stijl / Het Nieuwe Bouwen in Nieuwegein <i>Cisca de Ruiter</i>	27
De Wiers en Het Klooster <i>Bart Jan Damstra</i>	33
Vreeswijk(ers) en het samengaan met Jutphaas tot Nieuwegein <i>Loes Slooten-Glimmerveen</i>	37
6000 jaar Nieuwegein <i>Kirsten Leijnse (BAAC bv), Simone Bloo (BAAC bv), Steffen Baetsen (Steffen Baetsen Fysische Antropologie) & Helle Molthof (RAAP)</i>	40
Activiteiten	43

Waarom op 7 mei 1945 meer dan 150 doden vielen

De zinloze schietpartijen van Bevrijdingsdag

Ad van Liempt

De bevrijding van het westen van Nederland is straks 72 jaar geleden, maar de gebeurtenissen in die periode houden ons nog altijd in hun greep. De enorme vreugde natuurlijk, de opluchting van de mensen die zich realiseerden dat het echt voorbij was, dat ze het gered hadden, dat ze aan de dood waren ontkomen. Maar ook het verdriet, om degenen die niet zo gelukkig waren geweest, ver weg en dichtbij, en de verbijstering over de onvoorstelbare massamoord op de joodse bevolkingsgroep door een regime dat door de waanzin bevangen was. Op de dag dat de Canadezen in 1945 de steden in het westen kwamen bevrijden, kwam daar, geheel onverwacht, nog een nieuwe bron van droefenis bij. In Amsterdam ontstond midden op de Dam een schietpartij waarbij gefrustreerde Duitse militairen het vuur openden op een menige die op haar bevrijders wachtte. We weten nu dat daar 31 doden bij gevallen zijn. Hier, in wat nu Nieuwegein heet, gebeurde iets vergelijkbaars. Het dorp Jutphaas was uitgelopen om de Canadezen te zien binnentrekken. De inwoners waren getuige van een plotseling ontstane schietpartij waarbij zes doden vielen – een tragedie die velen nooit meer uit hun geheugen hebben kunnen wissen.



Sinds 1949 worden bij het monument aan de Nedereindseweg op 4 mei o.a. de slachtoffers van de schietpartij op 7 mei herdacht. Foto: Comité 4 en 5 mei

Inmiddels weten we dat dit soort dodelijke incidenten overal in het westen zijn voorgekomen. De telling die de NOS bijhield voor een speciale bevrijdingsuitzending, twee jaar geleden, kwam zelfs uit op 156 doden, allemaal het gevolg van schietpartijen rond de bevrijding van West-Nederland. En sindsdien zijn nog weer nieuwe gevallen bekend geworden. Het is duidelijk: er is een patroon zichtbaar, dat wijst op een tragische samenloop van omstandigheden, die eigenlijk

al begon op 4 mei. Het meest opvallende kenmerk van al die gebeurtenissen is wel dat de bevrijders, de Canadezen en af en toe een Britse legereenheid, nergens bij betrokken waren. Ze hebben bij de bevrijding van West-Nederland, naar het heet, geen schot gelost. De schotenwisselingen gebeurden steeds tussen de Duitse troepen, waarvan de leiding al had gecapituleerd, en de Nederlandse Binnenlandse Strijdkrachten.

Duidelijke regels

Het lijkt erop dat al die incidenten een andere concrete aanleiding hadden, maar wel dezelfde achtergrond: problemen rond het ontwapenen van de Duitse soldaten. De regels daaromtrent waren duidelijk: het was géén taak voor de Binnenlandse Strijdkrachten. Op 4 mei 's avonds was de Canadese generaal Charles Foulkes dat nog eens speciaal gaan vertellen aan de bevelhebber van de Binnenlandse Strijdkrachten in Nederland, Prins Bernhard. Die maakt daar nog melding van in zijn geautoriseerde biografie, opgetekend door Alden Hatch. Hij had de mededeling van Foulkes, gedaan voor de deur van zijn tijdelijk verblijf op het landgoed Spelderholt bij Apeldoorn, als een trap in zijn maag ervaren. Hij wist natuurlijk hoe de BS, de verzameling van verzetsgroepen, naar dat moment van ontwapening had verlangd.

De overwegingen van de Canadese legerleiding om de BS deze beperking op te leggen en te gebieden zich overal terughoudend op te stellen, zijn begrijpelijk. De Binnenlandse Strijdkrachten waren moeilijk te vergelijken met een regulier leger. Vanaf september waren er al pogingen gedaan om meer eenheid te brengen in die bonte verzameling Nederlandse partizanen. Dat had al tot heel veel scheuringen en meningsverschillen geleid. Hier en daar weigerden verzetsgroepen

zich aan te sluiten, ze gingen als wilde knokploeg verder. En vaak waren de verzetsgroepen elkaar volstrekt onbekend – geheimhouding was de kern van hun succes, en dat proces werd doorbroken toen ze elkaars collega's in de BS werden. Bovendien was dat binnenlandse leger lokaal georganiseerd. Ieder dorp en iedere wijk had zijn eigen commandant en ondercommandant, en dus ook z'n eigen gewoonten en omgangsvormen. Het bevel van Foulkes dat zij de ontwapening van Duitsers aan de geüniformeerde Canadezen moesten overlaten was dus even begrijpelijk als, zoals later zou blijken, moeilijk uitvoerbaar.

De leiding van de BS heeft wel degelijk geprobeerd het impopulaire bevel tot terughoudendheid bijtijds uit te vaardigen. Maar daarbij is onderweg heel wat fout gegaan. Een voorbeeld: in het dorpje Westbroek, tegen het noorden van de stad Utrecht gelegen, is de ochtend van 5 mei een koerier aangekomen met een briefje waarop stond dat de Binnenlandse Strijdkrachten, mits in blauwe overall en met oranje band om de arm, mochten beginnen met ontwapenen. Dat is exact het tegenovergestelde van het bevel dat generaal Henri Koot, de man direct onder Prins Bernhard, aan de lokale commandanten had laten verzenden. Hoe dat gebeurd kan zijn is een compleet raadsel. Verkeerd verstaan? Verkeerd overgeschreven? Met opzet veranderd in het tegendeel? Het is nooit uitgezocht, en dus ook nooit opgehelderd. Het leidde er in ieder geval toe dat de commandant zijn mannen opdracht gaf de in het dorp gelegerde Duitsers te ontwapenen. Dat is ook gebeurd, de soldaten werkten er zonder morren aan mee. Maar er werden ook drie officieren opgesloten in het gemeentehuis – dat kan toch moeilijk uit de instructie afgeleid worden. Een van die officieren slaagde erin naar een commandopost in het naburige Bilthoven te bellen – ook zo'n onopgehelderd raadsel: hoe bestaat het dat een gevangene ongehinderd vanuit het gemeentehuis om hulp kan bellen? Vanuit Bilthoven kwam een Duitse overmacht naar Westbroek gereden om de officieren te ontzetten en de schuldigen te straffen. In het normaal zo rustieke Westbroek vielen die 5e mei bij schotenwisselingen elf doden. Een aantal betrokkenen werd naar de strafgevangenis in Utrecht overgebracht. Tot hun geluk, want daar werden twee dagen later,

bij de bevrijding van de stad, de deuren opengezet waardoor ze ongedeerd naar huis konden.

Machtsvacuüm

De schietpartijen vonden plaats in het machtsvacuüm dat volgde op de rommelige capitulatie van mei 1945. Eerst was er op 4 mei een algemene capitulatie van de Duitse troepen in Holland, geregeld in het Duitse Lünenburg. Daarna moest er een uitwerkingsovereenkomst worden opgesteld, die in Wageningen werd besproken tussen de strijdende partijen. Dat gebeurde op 5 mei. Uren later dan de bedoeling was, want aanvankelijk weigerde de Duitse generaal Blaskovitz te komen en stuurde hij zijn staf-chef Reichelt. Dat accepteerden de Canadezen niet. Toen ze dan eindelijk in hotel De Wereld tegenover elkaar zaten, weigerde Blaskovitz zijn handtekening te zetten. Het document dat hem was voorgelegd was zo gedetailleerd en zo gecompliceerd dat hij extra tijd voor bestudering vroeg. Dat kon generaal Foulkes niet voorkomen. Volgens zijn collega Kitching was het de eigen schuld van de Canadezen: hun juridische afdeling had een veel te ingewikkeld stuk meegegeven ter tekening. Het gevolg was een vertraging van meer dan een dag (de ondertekening vond pas op 6 mei plaats), en dat op een moment dat de spanning in Nederlandse dorpen en steden tot een kookpunt was opgelopen. Met de Binnenlandse Strijdkrachten die de straat op willen om de voormalige vijand te ontwapenen, maar dat eigenlijk niet mogen. En met Duitse soldaten, die bezorgd en gefrustreerd zijn, de laatste drankvoorraden aanspreken en onder wie de wildste geruchten gaan – bijvoorbeeld dat ze als krijgsgevangenen naar de Sovjet-Unie worden gevoerd en dat er op verschillende plaatsen in het land lynchpartijen aan de gang zijn. Allemaal niet waar, maar bij het begin én het einde van een oorlog heerst er nu eenmaal altijd chaos, ook in de berichtgeving. Het machtsvacuüm duurt daarmee veel langer dan verantwoord is. En dan gebeurt het, bijna overal. In Amsterdam (op meer plaatsen dan alleen op de Dam), in Breukelen, in Vinkeveen, in Westbroek, in Ridderkerk, in Utrecht en ja, ook in Jutphaas. Eind 2009 zat ik, om het verhaal uit de eerste hand te horen, aan tafel met de tweelingbroer van een van de slachtoffers en met een van de betrokkenen. Uit

het gesprek, dat me altijd is bijgebleven, bleek vooral dit: de wonden waren ook na zoveel jaar niet geheeld. Er vielen op die 7e mei 1945 zes doden in Jutphaas, vijf Nederlanders en een Duitser, op de dag dat veel inwoners, langs de Herenstraat, vol verwachting stonden te wachten op de komst van de Canadezen. Uit de archieven is het verslag beschikbaar van de toenmalige commandant van de Binnenlandse Strijdkrachten in Jutphaas, zijn verzetsnaam was Van Lunteren. Daaruit blijkt dat de ellende begon toen een aangeschoten Duitse militair zwaaiend met een automatisch pistool op een motor over de Herenstraat reed, en geregeld dreigde op het publiek in te rijden. Van Lunteren schrijft dat hij zijn ondergeschikten opdracht gaf aan deze toestand een einde te maken.

Een van die ondergeschikten was Piet van Gerrevink, met wie ik in 2009 gesproken heb. Hij wist het toen nog precies: 'We waren met z'n drieën, Theo Hanselaar, Rikus van den Brink en ik. We kregen de opdracht hem te ontwapenen. We moesten eerst onze stengun gaan pakken, die hadden we net geleverd gekregen, ze stonden in het gemeentehuis, pal tegenover de plek waar de onrust was ontstaan.' Van Gerrevink moest nog even terug, want zijn stengun was zó nieuw dat-ie nog onder het vet zat, 'en daar kun je dus niet mee schieten.'



Bij de schietpartij vluchtten veel leden van de BS het gemeentehuis van Jutphaas in. Foto: HKN

Toen hij zich weer bij de anderen wilde voegen hoorde hij een schot: een van zijn twee maten had de dronken Duitser neergeschoten. Volgens commandant Van Lunteren had zijn ondergeschikte gevuurd toen de Duitser naar zijn automatisch pistool greep. De BS'er had zich bedreigd gevoeld en geschoten.

Hel brak los

Toen brak in Jutphaas de hel los, al was het toen al 7 mei. Overal kwamen Duitse soldaten vandaan. Er zaten er nogal wat, onder andere in het nabijgelegen kasteel Rijnhuizen, en ook in een gevorderde school. De BS'ers die bij het incident betrokken waren vluchtten weg, de meesten gingen het gemeentehuis in. Er volgde een belegering waarbij de Duitse soldaten dwars door het glas-in-loodraam heen schoten. Van Gerrevink zat met zijn commandant en drie anderen binnen verscholen. Ze konden niet terugschieten zonder hun plek te verraden.

Inmiddels vielen in de directe omgeving al een paar doden. De omstanders waren alle kanten op gevlucht, drie van hen werden doodgeschoten, onder wie bakker Luiten in het steegje tussen Herenstraat 5 en 6. De BS'ers beraamden na ruim een uur een uitval. Op de tweede verdieping van het gemeentehuis, aan de zijkant, openden ze een raam. Ze sprongen achter elkaar een meter of vijf naar beneden, over een brandgang heen, op het fietsenhok van het huis ernaast. Commandant Van Lunteren brak daarbij beide middenvoetsbeentjes, Theo Hanselaar zijn enkel, Van Gerrevink scheurde een pees af. Maar ze verbeterden de pijn, klommen over een schutting en vluchtten een huis in, de woning van de weduwe Van Bentum. Theo Hanselaar vluchtte op de eerste verdieping in een kast, de anderen vonden een ladder die naar de vliering leidde. Van Gerrevink: 'Ik was timmerman, ik kende dat soort huizen, ik wist hoe het zat, we klommen die ladder op, en toen de laatste boven was, haalden we de ladder op en sloten het luik. Niemand die zag waar we zaten.' Theo Hanselaar was er niet bij, hij was in de kast blijven zitten. Hij kon niet meer lopen, was te zwaar gewond.

Van Gerrevink: 'Ik deed toen ik erlangs kwam de kast open en hij zei: "Kom er niet bij, want dan schieten ze ons allebei dood." Dat waren zijn laatste woorden.'

Een paar minuten later doorzochten de wraakzuchtige Duitsers het huis. Ze schoten door alle kasten ('de gaten zaten in de lakens'), ook door de kast waar Theo Hanselaar zat. Toen hij later werd gevonden had hij een kogel in zijn hoofd en een in zijn pols. Evert Hanselaar, de tweelingbroer van Theo, was er niet bij. Hij zat in Berkel en Rodenrijs, ondergedoken. De volgende dag hoorde hij het gruwelijke nieuws, hij fietste direct naar Jutphaas, om bij de begrafenis te zijn.



Op het monument aan de Nedereindseweg staan ook de namen van de slachtoffers.

Foto: HKN

De mannen op de vliering hebben het gered, ze werden niet ontdekt. Na enige tijd, eind van de middag, kwam er een Canadese patrouille uit Utrecht om orde op zaken te stellen en de Duitsers te ontwapenen. Toen bleek de tragedie in volle omvang: twee BS'ers gedood, drie burgers plus de dronken Duitse soldaat.

Evert Hanselaar woonde in 2009 nog altijd op hooguit honderd meter van waar het gebeurd is. Hij was een leven lang hoofdonderwijzer van de School met de Bijbel in Jutphaas. Hij zei: 'Theo en ik waren een eeneiige tweeling. Ik kon er lange tijd niet van slapen, en als ik insliep, dan droomde ik ervan. Dat ik aan de andere kant van de sloot lag en dat mijn broer mij te hulp riep. Later is dat gesleten,

doordat ik er veel met mijn vrouw over kon praten.'

Zijn vader, die dominee in Jutphaas was, is nooit over het verlies heen gekomen. Hij heeft de BS-commandant altijd verweten dat hij de onervaren verzetsmensen op de gewapende Duitsers afgestuurd heeft en daarmee de dood van zijn zoon veroorzaakt heeft. Evert: 'Ik kon me dat van mijn vader wel voorstellen. Zelf heb ik de commandant gewoon gegroet, ik ben gewoon met hem omgegaan. Ik probeer een christen te zijn, ik heb hem vergeven, maar vergeten kon ik het niet.'

Andere incidenten

Een paar kilometer noordelijker, aan de oostkant van de stad Utrecht, was op dezelfde 7 mei een groep van twaalf BS'ers op weg naar hun nieuwe kantoor, dat ze zouden gaan betrekken aan de Maliebaan, waar de Duitse instanties de mooiste panden gingen verlaten. Ze stuitten op een groep Duitse soldaten die een vrachtwagen aanduwden. Over wat er toen gebeurde lopen de getuigenissen uiteen. Er ontstond een twistgesprek, en opeens viel er een schot. Het is altijd onduidelijk gebleven wie dat heeft gelost. Het gevolg was een wilde schietpartij met tien dodelijke slachtoffers. Twee jongens overleefden het. Een van hen, Hans van Ameijde, was er vier dagen later bij toen zijn vrienden werden begraven op het katholieke kerkhof. Hij zat erbij op een stoel, naast de groeve, met een arm in een mitella.

En dan was er nog de Donkselaan in Ridderkerk, waar BS'ers bezig waren meisjes van huis te halen die met Duitse soldaten hadden verkeer. Ze gingen ze kaalknippen. Ze zagen onderweg een meisje zitten in een auto van een Duitse officier, en wilden ook haar meenemen. Het werd een bloedbad, acht doden, op de dag die ook in Ridderkerk een onvergetelijk feest had moeten worden.

Vinkeveen had negen slachtoffers te betreuren, ook hier na een gewapend treffen tussen Duitse soldaten en BS'ers. Bij de begrafenis in de hervormde kerk, een paar dagen later, maakte de dominee gewag van een bijzondere tragedie. Een van de slachtoffers, Jan Jetten, zou die dag in dezelfde kerk in het huwelijk zijn getreden. Hij was er nu om begraven te worden, in aanwezigheid van de vrouw die die dag niet zijn bruid, maar zijn wedu-

we was. Het lijkt op een sterk overdreven scenario van een dolgedraaide speelfilm-regisseur, maar het was de bittere waarheid in Vinkeveen.

Onderzoek gewenst

Westbroek, de Dam, Jutphaas, Vinkeveen: de essentie van de fatale incidenten van 5 tot en met 8 mei is dat al dat diep menselijk leed volstrekt zinloos is geweest. De oorlog was beslist, de capitulatie was een feit, er was alleen onduidelijkheid over de manier waarop die zou worden uitgewerkt. De NOS kwam bij de telling van twee jaar geleden, zoals gezegd, op 156 zinloos gevallen slachtoffers. Het valt niet uit te sluiten dat het er nog meer zijn geweest. Veel van die gebeurtenissen zijn nooit onderzocht. Omdat het in veel opzichten te pijnlijk was.

Onderzoek naar de precieze toedracht en ook naar de schuldvraag lijkt me gewenst. Daarbij past naar mijn idee een genu-

anceerde blik, wat heel lastig is in zulke emotionele zaken. De primaire schuld ligt vanzelfsprekend bij degene die erop los begint te schieten. Dat is niet zo ingewikkeld. Het wordt lastiger als je probeert de verantwoordelijke te vinden voor de situatie waarin die schietpartijen konden ontstaan.

Het is verleidelijk te wijzen naar die BS'ers die zich niet aan de instructies hielden. Maar het zijn in veel gevallen wel precies de jongens die in de jaren ervoor hun leven hadden gewaagd voor de vrijheid en die op het punt stonden daarvoor te worden beloond met de eer van de overwinning. Een soort collectieve schuld bij de BS leggen is daarom heel onrechtvaardig. Het is ook verleidelijk om de leiding van de BS te verwijten dat ze haar leger niet in de hand had. Maar hier geldt dat het echt een onmogelijke constructie was, dat samengestelde leger van groepjes die lange tijd hun eigen weg waren gegaan. Geen

mens op aarde zou in staat geweest zijn van dat stel een geoliede militaire machine te maken, en dus ook Prins Bernhard niet.

Nee, de fatale gebeurtenissen zoals in Jutphaas en overal elders in West-Nederland zijn eerder te beschouwen als een tragische noodlotswending. Alles kwam samen, de meedogenloze hardheid van gefrustreerde Duitse soldaten, de tot zelfoverschatting leidende overwinningssroes van sommige BS'ers, de slordige, rommelige capitulatieprocedure tussen bureaucratische Canadezen en eergevoelige Duitsers die tot een veel te lang durend machtsvacuüm leidde. Dat alles vormde een levensgevaarlijk mengsel, dat zo veel menselijk leed tot gevolg had. Sneuvelen in een oorlog is verschrikkelijk. Sneuvelen NA een oorlog – daar zijn eigenlijk geen woorden voor.



Ieder jaar is er op 4 mei een Stille Tocht langs het oude gemeentehuis van Jutphaas ter herinnering aan het drama begeleid door de trom van de Batenbouwers. Foto: Comité 4 en 5 mei

De Stijl / Het Nieuwe Bouwen in Nieuwegein

Het verhaal van het woonschip Mississippi

Cisca de Ruiter

2017 is het Jaar van De Stijl, een vernieuwende kunststroming genoemd naar tijdschrift De Stijl dat in 1917 voor het eerst verscheen. Op veel plaatsen in Nederland wordt dit jaar aandacht besteed aan de nalatenschap ervan. De Stijl maakte deel uit van Het Nieuwe Bouwen. Daarvan zijn ook in Nieuwegein vroege sporen te vinden, zoals de heftorens van de Beatrixsluis in Vreeswijk en villa Johanna in Jutphaas. Jaren na dato ogen zij nog steeds fris en modern.



Woonschip Mississippi, drijvend monument aan de Utrechtsestraatweg

In 2003 werd Nieuwegein nog zo'n icoon rijker: woonschip Mississippi. Het Jaar van De Stijl vormt een goede aanleiding aandacht te besteden aan dit prachtige drijvende bouwwerk.

De Stijl en Het Nieuwe Bouwen

De Stijl (1917 – 1931) ontstond aan het einde van de Eerste Wereldoorlog. Oprichter was veelzijdig kunstenaar Theo Van Doesburg. Tot de Stijlgroep behoorden kunstenaars uit verschillende disciplines in wisselende samenstelling, zoals de schilders Piet Mondriaan en Bart van der Leek, ontwerpers Piet Zwart en Gerrit Thomas Rietveld en architecten als Jan Wils, Robert van 't Hoff en Jacobus Johannes Pieter Oud.

De Stijl brak radicaal met oude kunsttradities. Opsmuk en verbeelding van de

werkelijkheid werden taboe. Kenmerken zijn abstractie, rechte lijnen en hoeken en een open, licht en eenvoudig karakter. Naast de tinten wit, grijs en zwart werden primaire kleuren gebruikt. Het Rietveld-Schröderhuis in Utrecht is een treffend voorbeeld van De Stijl.

Volgens de Stijlgroep leidden haar kunstuitingen naar een nieuwe samenleving, gebaseerd op harmonie. De vernieuwende kunststroming straalde optimisme uit, wat een verademing was na de deprimerende Eerste Wereldoorlog.

De Stijl maakte deel uit van Het Nieuwe Bouwen (1920 – 1960) waaronder ook andere architectuurstromingen werden geschaard die destijds braken met oude kunstopvattingen. Onderlinge scheidslijnen zijn niet scherp. Aanzet tot verdere

ontwikkeling van het Nieuwe Bouwen waren veranderingen in de maatschappij, wetenschap en techniek. De architecten omarmden deze en stelden dat zij daarmee betere en gezonde huisvesting konden creëren. Dit was nodig voor een passend antwoord, begin jaren '20, op de massaal ontstane woningnood.

Het Nieuwe Bouwen was praktisch van aard, minder strak in de leer dan De Stijl. Bescheiden sierelementen als afgeronde hoeken en andere welvingen werden geregeld toegepast.

Kenmerken van Het Nieuwe Bouwen zijn onder meer collectiviteit, fabrieksmatige serieproductie, symmetrie, stapelbouw, toepassing van moderne technieken en materialen als glas, staal en beton. Het Van Nelle-fabrieksgebouw in Rotterdam is hiervan een mooi voorbeeld.



De Mississippi is in 2012 voor onderhoud bij Museumwerf Vreeswijk. Aan de kade wordt zij opgesteld voor publiek. Het kleurgebruik volgt de traditie van De Stijl: de muren zijn wit, de voordeur is knalrood, relingen en kozijnen zijn blauw. De onderzijde van de wanden is afgezet met een brede zwarte plint. Kenmerken die meer passen bij Het Nieuwe Bouwen zijn de afgeronde hoeken en de symmetrische vormgeving. Daarnaast worden horizontale lijnen benadrukt door de plint, de raampartijen, het relingwerk en de sprekende daklijsten van de woonlagen. Het materiaalgebruik en het repeterende patroon van vensters en ronde raampjes geven de Mississippi ook iets industrieels.

Ook aan deze stroming waren grote namen verbonden als Walter Gropius, Jan Duiker en bovengenoemde J.J.P. Oud. Het tijdschrift *De 8* en *Opbouw*, genoemd naar de betrokken architectenverenigingen, was het medium voor Het Nieuwe Bouwen.

Woonschip Mississippi

Komend over de Utrechtsestraatweg richting Utrecht zie je het woonschip Mississippi liggen, vooraan in de rij. Ze is strak, wit en ouderwets modern, elegant door haar eenvoud.

De Mississippi is een woning met een schip als drijvende basis, in dit geval een oude beun- of baggerbak. In de strakke, heldere vormgeving zijn elementen van Het Nieuwe Bouwen en De Stijl herkenbaar. Zo is de opbouw opgetrokken uit witgepleisterd steen en zijn ramen en deuren (aan de kopse kanten) gevat in metalen kozijnen. De vensters beslaan een relatief groot oppervlak, waardoor lichtinval groot is. Bij de onderste woonlaag is buitenruimte naar binnen gehaald door het doortrekken van het dak waardoor een overdekt terras ontstond. Boven is buitenruimte bij de leefruimte betrokken door het dak in te richten als terras. Erop staat een kleine opbouw met een open karakter waarin buiten- en binnenruimte als het ware in elkaar overgaan.

Het verhaal van de Mississippi

Nieuwegein mag trots zijn op haar Mississippi, ook al omdat oude architectuur

op het water schaars is. Daarom is het goed de achtergronden van deze intrigerende woonboot te achterhalen. Voor historisch onderzoek naar gebouwen kun je vaak terecht bij plaatselijke archieven en historische verenigingen. Voor oude woonschepen is dat een ander verhaal. Ze zijn niet altijd plaatsgebonden. Dat maakt het gecompliceerd. En overheden waarmee woonboten te maken hebben, houden slechts voor bepaalde tijd in beperkte mate archieven bij waarin specifieke, historische informatie ontbreekt. Daar is geen belangstelling voor.

Van de Mississippi blijkt weinig gedocumenteerd. Bij de Scheepsmetingsdienst, die naast eigenaren en scheepsnamen vaak ook bouwjaar en -werf registreren, ontbreekt elk spoor. Bij het Scheepskadaster waar vergelijkbare gegevens worden bewaard en waar het woonschip vanaf 1991 geregistreerd staat, word ik ietsje wijzer. De Mississippi heette eerder de Astrid!

Het woonschip is zeer waarschijnlijk onder architectuur gebouwd. Bij Het Nieuwe Instituut met archieven van architecten en bij Bonas (Kennisportaal voor Nederlandse architectuur en stedenbouw) vind ik niets dat op het schip wijst. Diverse architectuurdeskundigen die ik raadpleeg, vinden de Mississippi fraai en indrukwekkend maar kennen haar niet. Om Mississippi's geschiedenis te ontrafelen moet ik eerst naar de plaats waar zij 't laatst vandaan kwam.

Terug in de tijd

In 2003 kwam de Mississippi naar Nieuwegein. Zij vertrok van een plek in De Omloop, een afgedamde oude loop van de Gelderse IJssel bij Laag Keppel. Omwonenden zagen het woonschip met lede ogen vertrekken. Van plaatselijk erfgoedkenner Loek Kemming die ook op zoek is geweest naar Mississippi's historie, hoor ik dat het schip in Laag Keppel verscheidene bewoners heeft gehad.

De eersten waren niet de minsten: Geert Jan Oorlog, directeur van de Vredestein Bandenfabriek en zijn vrouw Elisabeth Doka van der Zee. Zij woonden er tussen ca. 1951 en '56. Tijdens de Tweede Wereldoorlog had hij zijn sporen al verdiend als gemachtigde van het Nederlandse Rode Kruis voor Gelderland en later commissaris ervan. Daarnaast was hij commissaris voor Afvoer Burgerbevolking. Ook richtte hij een evacuatieziekenhuis in en zorgde hij voor opvang van duizenden verzwakte Nederlandse dwangarbeiders uit het kamp Rees.

Over de herkomst van de Mississippi wisten zij vast wel veel. Helaas leven ze niet meer, zodat ik mij moet verlaten op overleveringen.



De Mississippi op weg haar nieuwe haar plek aan de Utrechtsestraatweg. Nieuwegein is een bijzonder monument rijker. (Foto: Anneke Karssen, 2003)

Aannemerszoon Hajo Wierenga hielp destijds bij de inrichting van de ligplaats. Hij vertelt het volgende: "Ik weet het nog goed. Het was 1950. Ik was net terug uit Indië en werkte bij mijn vader bij het kanaal De Omloop. Het schip van de directeur van Vredestein, de heer Oorlog, lag naast kasteel Laag Keppel en moest daar

weg. Mijn vader werd gevraagd om verderop een nieuwe ligplaats in te richten en het schip daar af te meren.”

In het boek “Een stad, vier dorpen en een buurtschap – gemeente Hummelo en Keppel, 1818 - 2004” (uitgegeven door St. Staring Instituut en genoemde gemeentes) staan twee foto's van het schip. De oudste is een luchtfoto uit 1951. Daarop zien we de Mississippi aan de oude loswal, haar nieuw ingerichte plaats. Op Marktplaats vind ik tot mijn verrassing twee oude ongedateerde ansichten van het schip, liggend op de eerdere plek. Afgaand op het verhaal van Wierenga, moeten de plaatjes vóór 1950 geschoten zijn. Voor de historische context heb ik met de luchtfoto en deze plaatjes eindelijk houvast!



Op deze ongedateerde Ansichtkaart van J.E. Demmink ligt de Mississippi, toen Astrid geheten, tegenover kasteel Laag Keppel. De foto is vóór 1950 geschoten en is tot nu toe de oudste foto van het schip.



Op deze luchtfoto uit 1951 ligt de Mississippi op haar nieuwe plek in Laag Keppel (Collectie: Loek Kemming)

Wierenga vertelt nog meer: “De woonboot heette de Astrid. Meneer Oorlog had ‘m zojuist uit Friesland gehaald. Het was nog niet ingericht als woning. Hij vertelde mij dat de boot een soort drijvende theesalon was die zomers op een Fries meer werd gelegd. Tijdens het

skûtsjesilen loste de wedstrijdcommissie het startschot vanaf het bovendek.”

Dit verhaal wordt gedeeltelijk bevestigd door onder andere kleinzoon Geert Oorlog. Hij dacht dat de boot zou zijn gebouwd voor een rijke adellijke familie en voegde eraan toe dat het interieur rijk was bewerkt.

Bij de comités van het skûtsjesilen en andere Friese watergerelateerde en historische instellingen komt de Mississippi desgevraagd niet bekend voor...

In Laag Keppel staat de Mississippi in het geheugen gegrift. Opmerkelijke verhalen gaan hardnekkig rond. Er wordt verteld dat het schip tijdens de Tweede Wereldoorlog zou zijn gebruikt als vergaderruimte door collaborateurs. Anderen hebben het over hun lievelijke feestjes...

Eén van de belangrijkste bronnen is Tonnie Smits. Zijn vader en grootouders woonden in het huis naast de Mississippi. “Mijn vader vertelde mij dat Mussert of Seyss-Inquart zich het schip had toegeëigend. Na de oorlog is het afgepakt en na vrijgave gekocht door de directeur van de bandenfabriek.”

De naam Seyss-Inquart valt ook bij anderen en ook in combinatie met bovenvermelde feestjes. Of het schip tijdens WO II in Laag Keppel lag of, zoals een neef van de Oorlogs oit aan Loek Kemming vertelde, naast de bandenfabriek in Doetinchem, weet men niet. Misschien toch in Friesland? Helaas weten Oorlogs nazaten hier ook het fijne niet van. Bij het Nederlands Instituut voor Oorlogs Documentatie komt de Mississippi niet voor. En toch, waar rook is...??

Interieur

Nu verhalen zijn opgedroogd en geen nieuwe feiten zijn vastgesteld, moet ik de Mississippi zelf raadplegen op aanwijzingen van eerder gebruik. Ik ga naar binnen waar mij een verrassing wacht: een rijk, goed onderhouden en vrijwel compleet interieur met parketvloeren, mahoniehouten lambrisering waarin raampartijen en zijn geïntegreerd. Het oogt origineel maar gaat in tegen de principes van De Stijl of Het Nieuwe Bouwen. Hier is een mengeling van decoratieve stijlen te herkennen, zoals de Amsterdamse School en de Art Deco.

De oude bijkeuken past beter bij het ontwerp van het exterieur, met kastjes van Piet Zwart: een functionalistisch ontwerper, geïnspireerd door De Stijl.



Het interieur van de huiskamer. Het is een mengeling van meer decoratieve stijlen als de Amsterdamse School en Art Deco. De ronde koven naast de vensters bevatten horizontale rolluiken.

Huis- en slaapkamer liggen elk aan een kopse kant. Oude horizontale metalen rolluiken, weggewerkt in de lambrisering, verduisterden ooit de ramen. De verticale varianten voor de deuren zitten verwerkt in het plafond. De rolluiken zijn een toevoeging uit de jaren twintig.



Op de foto van mevrouw Oorlog met haar kleindochter Loke uit 1951 is een deel van het huidige interieur zichtbaar. (Familiealbum van Loke Bakker)

De binnendeuren tussen gang, keuken en de huiskamer (later samengetrokken tot één vertrek) hebben grote glas-in-loodramen met gestileerde voorstellingen.

Tussen huis- en slaapkamer loopt een gang met aan weerszijden veel kleine vertrekken. Dat is opmerkelijk! De meeste deuren hebben een rond raam met nautische voorstellingen in glas-in-lood. Aan twee van deze deuren lees ik af dat er twee toiletten waren...

Opmerkelijk is verder ook de buitenom bereikbare bovenverdieping met het open karakter en de brede balustrade. De opbouw is bescheiden. De ene helft ervan is

open, de andere gesloten met daarin een bank (het waren er ooit twee) bekleed met sjiek gobelin en een stijlvol, ingebouwd houten barmebel: een echte borkkamer! Ook hier zijn grote vensters in metalen kozijnen. Daarnaast zijn er vier ovale ramen met elk een gestileerde nautische voorstelling in glas-in-lood.



Een van de binnendeuren met een gestileerde glas-in-loodvoorstelling

Ik maak foto's die ik later aan Oorlogs kleindochter Loke toon. Volgens haar is er weinig aan het schip en het interieur veranderd. Het is dus aannemelijk dat we te maken hebben met het originele interieur dat wellicht is aangepast aan Oorlogs wensen. Toen zij het schip kochten, was het namelijk nog niet geschikt om in te wonen.

Ik leg de foto's ook voor aan interieurdeskundigen. Het levert geen concrete verwijzingen naar ontwerpers op.



De ovale ramen in de bovenverdieping hebben ook nautische voorstellingen in glas-in-lood.



Het interieur van de slaapkamer. Het bed met de nachtkastjes en de lambrisering zijn met elkaar verweven. Met een eenvoudig schuifpaneel wordt het ronde raam verduisterd.



Eerder gebruik

We gaan over tot enig giswerk. Zou de Mississippi echt eerst als theehuis zijn opgebouwd? En wanneer dan? Het interieur zou wel eens afkomstig kunnen zijn uit de jaren twintig/dertig, waarschijnlijk net als de opbouw zelf. De stijlen en het materiaalgebruik wijzen hier wel op. Maar ik zie hier eigenlijk geen theehuis in.

Drijvend erfgoed

In augustus 2012 lag de Mississippi voor onderhoud bij Museumwerf Vreeswijk. Daar lag ook woon-/atelierschip De Zwerver uit 1900 van kunstenaar W.O.J. Nieuwenkamp (waarover eerder in de Cronyck is geschreven). Van die gelegenheid werd gebruikt gemaakt een lezing te organiseren over monumentale woonboten waarbij beide schepen voor publiek werden opgesteld. In Erfgoed op het Water, opgesteld in 2009 door de Commissie Monumentale Woonboten van de Landelijke Woonboten Organisatie, is van de Mississippi en De Zwerver plus nog zes andere monumentale woonboten een cultuurhistorische waardebeoordeling beschreven. De waardebeoordeling wees uit dat deze woonboten monumentaal zijn.

Erfgoed op het Water (te vinden op <http://www.dewittewaterlelie.nl/erfgoed-op-het-water> en op <http://www.lwoorg.nl/boeken-lectuur/>) was een reactie op voorstellen in 2008 inzake het monumentenbeleid. Het laat zien dat ook op het water cultuurhistorisch erfgoed is te vinden. Voor woonboten ontbreekt echter een officiële, beschermende monumentenstatus. Daardoor rust het behoud ervan geheel op de schouders van de eigenaren.

De Mississippi heeft binnenkort een omvangrijke, kostbare opknapbeurt nodig om verder te kunnen in de toekomst. Het zou mooi zijn als overheden de cultuurhistorische waarde van oude woonboten eindelijk inzien en een rol gaan spelen in het behoud. Net als bij monumenten op de wal.



Opmerkelijk is de lange gang met de vele deuren. De ronde ramen hebben eenvoudige nautische voorstellingen in glas-in-lood.

Toen de heer Oorlog het schip voor hem en zijn vrouw tot woonboot liet inrichten, is het aannemelijk dat hij op het originele interieur voortborduurde. Volgens kleindochter Loke hadden haar grootouders de vele kleine kamertjes niet nodig. Buiten de paar kleinkinderen die er wel eens sliepen, hadden ze geen logees. Het ligt voor de hand dat Oorlog de kamertjes intact heeft gelaten. Dit kan wijzen op nachtelijk verblijf voorheen van gezelschappen waarbij aparte toiletruimtes wenselijk waren. De Mississippi als recreatie-ark al dan niet voor rijke adel? Het is goed mogelijk.

Die kamertjes doen ook denken aan een minder net gebruik. De Mississippi als drijvend bordeel? In Utrecht vond ik ooit een stijlvolle woonboot die tijdens WO

II was opgebouwd voor een Duitse officier met een dergelijk doel. Hmmm... Dat komt overeen met de geruchten over liederlijke feestjes... Bewijs is er niet.

Er is nog een mogelijkheid. Rijke watersportverenigingen hadden tot in de vorige eeuw stijlvolle arken die zij naar wedstrijdlocaties versleepten. Wedstrijden konden vanaf deze arken gerieflijk worden gevolgd én er kon worden overnacht. Deze arken werden vaak door architecten ontworpen. Onbewoond waren ze vaak doelwit van vandalen. De metalen rolluiken bleken een beproefd middel tegen inbraak en vernieling.

De indeling ondersteunt deze theorie en de rolluiken treffen we hier ook aan... De Mississippi als clubark? Ook dat is niet

ondenkbaar. (Bron: WoonbootMagazine 6-2007 t/m 4-2009, Tussen Kop en Kont: Collegebarges en Sportarken)



Het ingebouwde barmeubel bevat een paar verrassende elementen. Onder het blad kunnen glazen worden gehangen. En achter het deurtje in het rechter hoekkastje gaat een gootsteenbak schuil. Van bijna alle gemakken voorzien, zou je hiervandaan wedstrijden kunnen volgen, van de natuur genieten en/of snode collaborateursplannen bekostigen...
(Foto: Frank Bos, 2012)

Architect

Op zoek naar verdere aanknopingspunten kruip ik met twee woonbotendeskundigen het onderschip in. Naast dik beton dat waarschijnlijk als ballast op het vlak is gestort, zien we de voor baggerbakken kenmerkende schuine wanden en verstevigingen. Ik word niet veel wijzer, totdat we op een oude hydrofoorketel (drukvat voor stromend kraanwater) stuiten. Er zit een oud vergeeld adresplakkertje op. Het vermeldt: "Scheepswerf van de heer Paus, Ketelbrug tusschen Schiedam en Overschie. Afz. D. Dürrer, Architect BNA, C.P. Tielestraat 23 A-C, Rotterdam." ...

Heb ik hier wat in handen??? Zou de Mississippi zijn opgebouwd bij deze werf? En wie was D. Dürrer?

Over de scheepswerf heb ik helaas nog niets gevonden. Volgens diverse genealogiesites was Dirk Dürrer (*1892 - †1970) bouwkundige en architect, geregistreerd op genoemd adres! Op de sites van Het Nederlands Instituut en Bonas vind ik bar weinig. Ik zie wel dat Dürrer meewerkte aan een gebouw in de stijl van Het Nieuwe Bouwen, samen met o.a. Jan Wils die tot De Stijl-groep behoorde...

Ik spoor Dürrers kleinzoon op die mij vertelt dat zijn grootvaders archief naar Rotterdam is gegaan. Daar zijn inderdaad bouwtekeningen te vinden die betrekking

hebben op gebouwen in die stad maar niets over een losse woonboot. Dit sluit niet uit dat Dürrer mogelijk Mississippi's geestelijke vader was. Maar wellicht was zijn rol beperkt tot ..., tja, iets met een hydrofoor.

De Mississippi is een echte dame: zij geeft haar geheimen niet prijs. De zoektocht is voorlopig geëindigd. Toch geef ik niet op. Mocht ik nog nieuwe ontdekkingen doen, dan laat ik u dat weten. En mocht u tips hebben, dan hoor ik die natuurlijk graag. Intussen genieten we gewoon van Mississippi's fraaie verschijning. Ik ben er zeker van dat dit ook de opzet was van haar bedenker.



De Mississippi werd gewaardeerd in Laag Keppel. Loek Kemming vereeuwigde haar op het doek in 2000.

Met dank aan:

Loek Kemming: erfgoedkenner, medeauteur van Een stad, vier dorpen en een buurtschap

Frank Bos en Piet Dekker: woonbootdeskundigen en medeauteurs van Erfgoed op het Water

Loke Bakker en Geert Oorlog: kleindochter en -zoon van Geert Jan Oorlog

Eric Vocking: huidige eigenaar

Anneke Karssen; R.A.J. Wegman: voormalige eigenaren

Diverse buurtbewoners in Laag Keppel

Diverse architectuur- en interieurdeskundigen

Diverse architectuur- en genealogiesites

Cisca de Ruiter is onderzoeker, publicist en illustrator op het gebied van oude woonschepen; organisatie medewerker bij Museumwerf Vreeswijk; auteur van Ora et Labora – van stoomboot tot woonboot (2015) en medeauteur van Erfgoed op het Water (2009)

De Wiers en Het Klooster

'Buitengebied' van Vreeswijk – deel 2

Bart Jan Damstra

Dit is het achtste deel in de reeks over Nieuwegeinse wijken. In dit deel komen de wijken De Wiers en Het Klooster (en Vreeswijk ten noorden van fort Vreeswijk) aan bod. Ze liggen in het gebied dat historisch gezien als de Wiers bekend staat. In deel 1 in het januarinumnummer kwamen de oudste geschiedenis en het voormalige landgoed Huis de Wiers aan bod. In dit tweede deel van het artikel worden de ontwikkelingen vanaf de 19e eeuw geschetst in het gebied dat in het westen wordt begrensd door het Merwedekanaal en de Vaartse Rijn, in het noorden door de Bongenaar en de waterzuiveringsinstallatie (van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden), in het oosten door de gemeentegrens met Houten en in het zuiden door de rivier de Lek.



Afbeelding 1. De Zandveldse wetering is vergraven tot (insteek)haven van de scheepswerf Van Zutphen. Op de achtergrond kruist de wetering ter hoogte van het bruggetje de Wierselaan. Foto richting het oosten, datering onbekend (foto particuliere collectie).

Scheepswerf Van Zutphen

Het Huis de Wiers krijgt in 1879 een industriële bestemming als de N.V. Nederlandsche Stoombriquettenfabriek het huis verwerft; de fabriek is een jaar later echter al failliet. In 1893 wordt Machinefabriek De Wiers opgericht. In deze fabriek van de Stoombootdienst de Keulsche Vaart worden stoomketels gerepareerd. Huis en omgeving maken kort deel uit van scheepswerf Bennik en later van de scheepswerf Van Zutphen die hier vanaf 1906 is gevestigd (daarvoor gevestigd in Wilnis). Op het terrein rondom het Huis worden verscheidene werkplaatsen en loodsen opgetrokken. De hellinghaven

is gelegen op het tracé van de Zandveldse wetering (zie afb.1). Op het souterrain na wordt het Huis de Wiers in 1946/1947 gesloopt. Op het restant wordt een fabriekshal gebouwd. Tot de Tweede Wereldoorlog worden bij het bedrijf vooral aken en motorschepen gebouwd met een lengte tot 29 meter. Vanaf de jaren 1970 beschikte de werf over een helling van 85 meter langs het Merwedekanaal. De scheepswerf Van Zutphen wordt na haar faillissement overgenomen door de firma Klip, maar houdt halverwege de jaren 1990 definitief op te bestaan. Na het afronden van het archeologisch onderzoek in de jaren 1996-1997 wordt ook de hal

gesloopt, waarbij opnieuw alleen het souterrain overblijft. In 2005/2006 is op het souterrain een nieuw Huis de Wiers gebouwd, waarbij ook het poortgebouw in eigentijdse vorm herbouwd wordt.

Waterlinie

De inundatie van grote stukken land is het basisprincipe van een waterlinie. Begin 19e eeuw komt de Nieuwe Hollandse Waterlinie tot stand. In dit plan komt de stad Utrecht binnen de linie te liggen. De linie wordt ten oosten van de Vaartse Rijn geprojecteerd. Op de zwakke (lees: hooggelegen) plekken worden forten en schansen aangelegd. In het huidige Nieuwegein zijn dit fort Jutphaas, de Batterijen aan de Overeindseweg, fort Vreeswijk en een batterij op de kruising Wierselaan/Kerkweg in Vreeswijk (zie afb.3 in deel 1 en afb.2 hieronder). De Vaartse Rijn, specifiek de sluizen aan de Lek, is van belang voor de waterinlaat van water voor de inundaties. Tegelijk moesten maatregelen worden genomen om te voorkomen dat het water (met een gemiddelde hoogte van ongeveer 80 cm) in het geïnundeerde gebied via dezelfde Vaartse Rijn kon wegstromen. De belangrijkste maatregel was de aanleg van een Inundatiekade in de jaren '70 van de 19e eeuw. In de volksmond wordt die ook wel Geniekade genoemd, omdat deze kade door de genie werd aangelegd. De kade lag tussen de Lekdijk bij fort Vreeswijk en De Oude Wiers, parallel aan de Wierselaan en vervolgt zijn weg noordwaarts waar ze de Molenvliet kruist. Daar waar de Schalkwijkse wetering de kade kruist, kon de wetering worden afgesloten door een damsluis door balken in te laten en de tussenliggende ruimte vol te storten met grond. De restanten

van deze constructie zijn nog aanwezig nabij de kruising met de Hollandhaven/Structuurbaan en liggen er reeds sinds de jaren '50 vervallen bij. Een soortgelijke damsluis was gelegen aan de Wierselaan, daar waar nu Hunzwerf 1 is (zie afb.3). De inundatiekade werd in de jaren '50 afgegraven.



Afbeelding 2a en 2b. De Geniekafe op de topografische kaart, 1920 (bron: www.topotijdreis.nl). De damsluizen aangeduid met 'Dam Sl'



Afbeelding 3. Thans verdwenen damsluis in de Inundatiekade langs de Wierselaan, 1962 (fotocollectie Dhr. F. van Zutphen).

Amsterdam Rijnkanaal, Beatrixsluizen en Tweede Wereldoorlog

Vanaf de tijd van de ontginningen tot de jaren '30 verandert het landschap nauwelijks. Hier komt verandering in bij de aanleg van het Lekkanaal en de Beatrixsluizen, waarvan de werkzaamheden starten in 1932. Het in dit artikel behandelde gebied wordt in tweeën gedeeld door dit kanaal. Bij de aanleg van sluis en kanaal wordt een deel van de grond afgevoerd naar het gebied dat al snel als het Stort bekend kwam te staan (zie afb. 7). Bij de aanleg van de sluizen en het kanaal ondervindt men diverse problemen met de soms zwakke ondergrond. Uiteindelijk wordt het tracé na enkele technische wijzigingen en uitvoerig testen, in 1938 in gebruik genomen. Men besluit om de sluizen te vernoemen naar de in hetzelfde jaar geboren prinses Beatrix. De sobere plechtigheid vindt plaats op 23 maart 1938. So(m)ber, omdat het voor Vreeswijk het tegenovergestelde van een hoogtepunt was. De sluis zorgde er immers voor dat het grootste deel van de scheepvaart om het dorp heen trok, wat een klap was voor de middenstand op het dorp. Naar aanleiding van de opening verschijnt in de Telegraaf een groot artikel over deze situatie, waarin we ondermeer lezen: "Wie geeft werk en brood aan 18 kruideniers, 8 manufacturen, 12 broodbakkerijen, 5 tagrijnzaken, 4 kappers, 8 groentehandelaren, 7 slagerijen, 5 kleinhandelaren in oliën en vetten, 3 drogisten, die zijn te vermelden op een bevolking van 2861

zielen?" Intussen neemt ook de oorlogsdreiging toe.

Door de aanleg van het Lekkanaal kwam ook de hoofdweerstandslinie van de waterlinie oostelijker te liggen. Daarnaast had de aanleg van het Lekkanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal gevolgen voor de te inunderen gebieden. De Beatrixsluis is een object dat van strategisch belang is. Rondom de sluis en het Lekkanaal worden dan ook verscheidene militaire maatregelen genomen. Zo worden in 1936 aan beide kanten van de havenmonding van de voorhaven bij de Lek kazematten van het (zeldzame) V.I.S.-type gebouwd. (Voorschrift Inrichten Stellingen, 1928. Meer info op verdedigingswerken.nl.) Ten oosten van het Lekkanaal wordt een nieuwe inundatiedijk aangelegd die wordt versterkt met kazematten. Daarnaast wordt een sluisje aangelegd als verbinding tussen het Lekkanaal en de (doorsneden) Schalkwijkse wetering, ten behoeve van afwatering en lokale scheepvaart (zie afb. 6). Op enkele plaatsen worden noord-zuid lopende sloten verbreed tot weteringen, zodat het land sneller onder water kan worden gezet. Verder naar het noorden in het tracé van het Amsterdam-Rijnkanaal (net buiten het beschreven gebied) wordt de Plofsluis gerealiseerd. Met het opblazen van deze met zand en stenen gevulde betonnen bak kon het kanaal worden afgesloten, waarmee voorkomen kon worden dat het geïnundeerde gebied leeg zou lopen via het kanaal. Daarnaast zou de eventuele doorvaart van vijandelijke schepen on-



Afbeelding 4. Aanleg Voorhaven en Beatrixsluis, gezien richting het noorden, jaren '30 (tijdschrift *De Ingenieur*).

mogelijk worden gemaakt. Om te voorkomen dat het water via het Lekkanaal weg zou lopen werd aan de oostzijde een inundatie kade aangelegd die versterkt was met G-Kazematen.

Nieuwbouw en huidige ontwikkelingen

Tussen 1900 en 1965 groeit het aantal inwoners van Vreeswijk van 2200 naar 4000 (van 275 naar 1000 woningen). Vreeswijk wordt uitgebreid en krijgt blijvend een ander aanzien als halverwege de jaren '60 de wijken Vreeswijk-Oost en Zandveld (achter de Handelskade) gerealiseerd worden. In dezelfde periode wordt het industrieterrein De Wiers (Wierselaan-Nijverheidsweg) ingericht rond de al aanwezige scheepswerven en de zand- en grindhandel van Van Loon. Dit gebied wordt begrensd door de Weg van de Binnenvaart, Voorhavendijk, fort Vreeswijk en Merwedekanaal en het Oude Gat (de Vaartse Rijn tussen De Punt en de Oude Sluis). In 1957 wordt de Oranjebrug geopend voor de ontsluiting van Vreeswijk-Oost en het industrieterrein. In Vreeswijk-Oost zijn de meeste straatnamen vernoemd naar Nederlandse waterwegen. De naam Wierselaan blijft onveranderd. Eind jaren '90 ontstaan plannen voor het deels verhuizen van bedrijven (o.a. Eurogrit) en het saneren van het industrieterrein om zo woningbouw mogelijk te maken. Tussen 2005 en 2007 worden 425 woningen gerealiseerd in het Plan 'Nieuw-Vreeswijk': het gebied ten westen van de Wierselaan tussen Huis de Wiers en scheepswerf Buitenweg en het gedeelte tussen Nieuwe Kerkweg en de

passantenhaven ten oosten van de Wierselaan. In dezelfde periode wordt op het 17e eeuwse souterrain van het oude huis een nieuw Huis de Wiers gebouwd.

Rond 2000 moet de bebouwing aan de Tiendkade ten oosten van de Beatrixsluis wijken voor de aanleg van de verbindingsweg Waterliniedok met de A27. Momenteel zijn in Het Klooster de voorbereidingen in volle gang van de realisatie van de 3e sluisolk van de Beatrixsluis en krijgt het nieuwe bedrijventerrein ook al vorm. Ten behoeve van deze nieuwe kolk worden het Lekkanaal en de Voorhaven aan de oostzijde verbreed, waardoor aan die zijde karakteristieke structuren verdwijnen of worden verplaatst. Drie kazematen, een schutsluis en twee palengroepen die deel uit maken van de Nieuwe Hollandse Waterlinie (wel rijksmonument, maar (nog) geen werelderfgoed) worden geraakt door deze plannen en moeten worden verplaatst. Daarnaast moet de Liniedijk bijna honderd meter naar het oosten worden verlegd. Verder gaat een deel van het inundatiegebied verloren. Het volledig verplaatsen van de linie is geen haalbare kaart en daarom is gekozen om objecten zoals de kazematen als 'objets trouvés' op een andere plek in het landschap te plaatsen. Deze aanpak is mogelijk wel risicovol ten aanzien van de aanvraag voor werelderfgoedstatus van de waterlinie bij UNESCO. Een ander belangrijk aandachtspunt is dat het restant van de Kerkweg ten oosten van de voorhaven van de Beatrixsluis verloren is gegaan. De uiterwaarden ter hoogte van Het Klooster zijn eveneens veranderd; in het kader van



Afbeelding 6: Inundatiesluis in de kade langs het Lekkanaal, gezien over de Schalkwijkse wetting richting het westen (foto auteur, 2013). Zie ook afbeelding 7.

het programma "Ruimte voor de rivier" zijn nieuwe geulen gegraven in de waard. Nu de werkzaamheden zijn gestart is de luchtfoto (afb. 7) inmiddels niet meer geheel actueel.

Onderzoek in relatie tot de Archeologische- en de Cultuurhistorische waardenkaart

Voorafgaande aan deze werkzaamheden heeft historisch en archeologisch onderzoek plaatsgevonden. Momenteel is op verscheidene locaties onderzoek gaande, onder meer naar relictten uit de Tweede Wereldoorlog. Aan de Schalkwijkse wetting is een boerderijplaats uit de ontginningsperiode aangetroffen en tussen de wetting en de sluis voorwerpen uit de steentijd. Zoals eerder al opgemerkt, zijn op de Wierse stroomrug eveneens resten uit de steentijd aangetroffen; de opgraving zal de grootste archeologische campagne zijn op het Nieuwegeinse grondgebied. Het onderzoek is grotendeels gebaseerd op de verwachtingen, zoals vastgelegd in de Archeologische en de Cultuurhistorische waardenkaart, die grotendeels met inbreng van de Historische Kring tot stand kwamen de afgelopen jaren. Deze beleidsdocumenten zijn opgesteld naar aanleiding van de in 2007 vastgestelde Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz). Deze wet geeft aan dat de gemeenteraad bij vaststelling van een bestemmingsplan rekening dient te houden met archeologische waarden. Hierin worden de zones langs het Lekkanaal (concentratie relictten WO2), de Kerkweg, het terrein van het



Afbeelding 5: Impressie van de toekomstige situatie rond de Beatrixsluizen en het Lekkanaal, richting noorden (<http://romagazine.nl/erfgoedtoets-maakt-bouwplan-unesco-proef/10729>).



Afbeelding 7: Luchtfoto van het gebied in vogelvluchtperspectief, richting het noorden (2013, afbeelding BingMaps, bewerkt door auteur). Nog aanwezige cultuurhistorische waarden in het gebied: 1 = Schotbalkenhoofden / 'damsluis' in Schalkwijkse weterring, 2 = Inundatiesluisje, 3 = het (nieuwe) Huis de Wiers, 4 = Beatrixsluizen, 5 = fort Vreeswijk, 6 = kazemat Vreeswijk-west, 7 = kazemat Vreeswijk-Oost, 8 = kweldam en 9 = Boerderij en (restanten) gracht Het Haagje. (Voor de oriëntatie, want niet zichtbaar op foto: 10 = gebouw Linielanding). A = het Stort, B = restant parkaanleg Huis de Wiers, Sterre(n)bosch (nu griend) en het Heuveltje (vergelijk met afb. 6 in deel 1), C = (eind 2016 afgegraven) Inundatiekade, D = kavelstructuur Het Klooster (inmiddels grotendeels verdwenen in het gebied tussen Hoon in het noorden en de Achterweg in het zuiden). E = voormalig pad / laan op de grens van Vreeswijk en Tull en 't Waal.

Huis de Wiers, de Lekdijk, de (voormalige) Tiendkade, de Schalkwijkse weterring en de boerderijplaats van Het Haagje aangemerkt als waardevol / met hoge verwachting. Hetzelfde geldt voor de tracés van de beide stroomgordels.

De nu nog zichtbare waarden worden weergegeven in het kader met Cultuurhistorische waarden, waarmee dit tweeluik over De Wiers en Het Klooster wordt afgesloten.

Correctie deel 1 (Cronyck de Geyn januari 2017)

Afbeelding 1: K = 'Klaverkamp'. 'de jonge Conrad' is het (griend)bosperceel tussen K en M.

Afbeelding 6: M = 'Klaverkamp'. L = 'de jonge Conrad'.

Bronnen

Deel 1 (in Cronyck de Geyn 2017-01):

Functie van tiendwegen en tiendkaden:

De Krimpenerwaard. Catharina L. van Groningen (1996), p.45-47.

Naamgeving Kerkweg: Het Kromme Rijngebied, Dekker, C (1983). p.259, noot 49.

Fenomeen 'begraven hofstede': ADC ArcheoProjecten Rapport 403. Huis te Vleuten opgegraven. Archeologisch onderzoek in het kader van het project Spoorverbreding VleuGel / Randstadspoor, 2005. p.185.

Boerderij het Haagje: HUA Archief 49 dorpsgerichten, inv.2126: 't Vrouwen Haagje' (1705). 'Mariahage' volgens een mondelinge mededeling van (waarschijnlijk) pastoor Dooper. De boerderij is rond 1900 in het bezit van de RK parochie; zie ook De historie van hofstede Het Haagje. In: Cronyck de Geyn, 2008). In de tuin stond eertijds een Mariabeeld.

Bron '[...] op het zogenaamde Clooster' (1781): HUA Archief 49 dorpsgerichten, Inv.2129.

Deel 2:

Kazemat van het V.I.S.-type. Vernoemd naar voorschrift 77, Voorschrift Inrichten Stellingen, 1928.

Archeologische waardenkaart gemeente Nieuwegein.

Cultuurhistorische waardenkaart gemeente Nieuwegein.

Vreeswijk(ers) en het samengaan met Jutphaas tot Nieuwegein

Loes Slooten-Glimmerveen

In mei 1976 wordt het nieuwe stadskantoor van Nieuwegein opgeleverd. Dit is vijf jaar na de samenvoeging van Vreeswijk en Jutphaas tot Nieuwegein. Het Nieuwegeinse bedrijf Florie en Van den Heuvel is dan klaar met het bouwwerk, en daarna kan met de inrichting van het nieuwe gemeentelijke gebouw worden begonnen. De verschillende gemeentelijke afdelingen en diensten uit de voormalige raadhuisen van Jutphaas en Vreeswijk gaan dan over naar het nieuwe stadskantoor.

Vanaf dat moment werd het voor de inwoners van Vreeswijk pas echt voelbaar wat deze samenvoeging voor hen zou betekenen omdat de diensten vanuit de gemeente letterlijk veel verder weg kwamen te zitten en niet meer op loopafstand binnen het dorp beschikbaar waren.

Vanaf het moment in de jaren zestig toen bekend werd dat Vreeswijk zijn zelfstandigheid zou verliezen, voelen veel geboren Vreeswijkers zich tot op heden nog altijd meer Vreeswijker dan Nieuwegeiner. In de archieven is echter weinig terug te vinden over protesten tegen de samenvoeging. Misschien heeft dit alles te maken met het feit dat dit door de Provincie aan de dorpen werd opgelegd.

Rina Copier, geboren in 1937, is een echte Vreeswijkse. Haar vader had een brood- en banketbakkerij aan de Koninginnenlaan 8, tegenover de Barbarakerk. Op de gevel stond met grote letters “de Zevenbergse broodbakkerij”. De baas van Rina’s vader heette Huisman en kwam uit Zevenbergen, vandaar die naam. Rina’s vader heeft de zaak op een bepaald moment overgenomen van Huisman.

“Als wij ’s zomers op de stoep voor de bakkerij zaten met mooi weer, dan keken we over de Vaartse Rijn heen en daar was het allemaal groen. Je had er weilanden en perenboomgaarden. Die perenbomen bloeiden schitterend in het voorjaar. Met de opening van de Oranjebrug in 1957 en de bouw van de wijk Zandveld in de jaren ’60 van de vorige eeuw, begon Vreeswijk en haar omgeving enorm te veranderen. “De laatste Raadsvergadering met waarnemend burgemeester Pellikaan van het gemeentebestuur van Vreeswijk vond plaats op 30 juni 1971, op het Gemeentehuis aan het Raadhuisplein. Hierbij waren de minister van Binnenlandse Zaken, Mr. Beernink en de Commissaris van de

Koningin van de Provincie Utrecht, Mr. Verdam, aanwezig en nog enkele genodigden, zoals mensen van de pers. Het gemeentewapen van Vreeswijk werd van de wand gehaald en de gemeentelijke vlag werd gestreken.

Vanaf dat moment was het gemeentehuis aan het Raadhuisplein gesloten voor de mensen in het dorp.

Voordat het nieuwe stadskantoor in mei 1976 opgeleverd wordt, is er een tijdelijk



Het strijken van de vlag van Vreeswijk na de laatste raadsvergadering van de gemeenteraad van Vreeswijk op 30 juni 1971, foto uit “Vreeswijk Voorheen door J.G.M. Boon, uitgave van de Gemeente Nieuwegein 1972.

stadskantoor aan de Wiersdijk, zijn er nog wat afdelingen werkzaam in het oude gemeentehuis aan het Raadhuisplein en bevindt de dienst gemeentewerken zich aan de Schoolstraat in het voormalige Jutphaas.

Met het sluiten van het Vreeswijkse Gemeentehuis konden de Vreeswijkers daar niet meer terecht om te trouwen, voor aangifte van geboorte, ophalen rijbewijs en andere documenten. Dat betekende niet alleen dat de plek waar zij naartoe moesten verder van huis was, maar ook als anoniemer en onpersoonlijker werd ervaren. Als een paar trouwde in het oude gemeentehuis, dan kende de gemeentebtenaar deze mensen meestal al bij naam van eerdere ontmoetingen. Met het sluiten van het Vreeswijkse gemeentehuis ging een stuk van het sociale en gemeenschapsgevoel verloren.

Rina: "Als er mensen in Vreeswijk kwamen om te trouwen, dan voelde dat al snel erg vertrouwd, omdat de ambtenaar zo'n huwelijk heel persoonlijk kon maken door alle bijzonderheden die ze van je wisten. Dat was allemaal voorbij. We kwamen bij vreemde lui terecht en dat vonden we helemaal niet leuk."



Het pand van het voormalige Gemeentehuis van Vreeswijk, 16-1-2017, foto door Loes Slooten-Glimmerveen.

Arie van Heiningen, geboren in 1927 in Vreeswijk, was lid van de Gemeenteraad van Vreeswijk van 1958-1971 en van de gemeenteraad van Nieuwegein van 1971-1974, voor de KVP. Zijn schatting is dat 95% van de Vreeswijkse bevolking geen interesse had in de samenvoeging en dat 5% ertegen was. "Het leefde veel minder onder de bevolking dan je zou verwachten. Er waren geen actiegroepen, geen protesten, geen mensen die op het spreekuur kwamen." Veel Vreeswijkers werkten op een scheepswerf of bij de Persilfabriek, economisch had de samenvoeging geen consequenties voor hen. "De voordelen ervan heeft zeker nooit iemand ingezien" zegt van Heiningen lachend. "Ook achteraf zal men niet zeggen dat het voordelig is geweest voor wie dan ook. Het is duidelijk van bovenaf opgelegd."



De deur van het oude gemeentehuis van Vreeswijk met het wapen van Vreeswijk erboven, 16-1-2017, foto door Loes Slooten-Glimmerveen.

In de Gemeenteraad van Vreeswijk was iedereen voor een samenvoeging. De belangrijkste uitleg die de Gemeenteraad kreeg over de samenvoeging was van de stedenbouwkundige ir. Kuiper. "Hij heeft in de Gemeenteraad een geweldig verhaal gehouden hoe zo'n samenvoeging tot stand moest komen. Niet zozeer over

de voor- en nadelen maar vooral over de praktische uitvoering ervan. Het lukte hem om iedereen over de streep te halen, en ook om de samenvoeging direct te laten plaatsvinden en niet uit te stellen tot in een bepaalde fase van ontwikkeling. Kuiper was er een groot voorstander van om vanuit één bestuur een nieuwe stad te bouwen. Dit speelde rond 1961."

Het lukte niet om de nieuwe stad vanuit één centraal bestuur te bouwen omdat de gemeente Jutphaas toen nog niet akkoord ging. De gemeente Jutphaas wilde pas een samenvoeging als er een goedgekeurd bestemmingsplan zou liggen en dat duurde nog vele jaren. Een consequentie hiervan is dat de bouw van de wijken Zandveld en Wijkersloot plaatsvonden in de tijd van twee besturen. Het winkelcentrum van het Makadocentrum werd gebouwd en ligt nu dicht bij het Stadscentrum. Vanuit een centraal bestuur zou deze bouw niet hebben plaatsgevonden maar in een afstemming zijn geweest met de planvorming van de hele stad.

Na de samenvoeging van Vreeswijk en Jutphaas tot Nieuwegein, werd het onderhoud van straten, bomen etc. in Vreeswijk veel minder. Rina: "Zie je wel, ze ruimen hier de rommel niet op. Het geld wordt zeker allemaal besteed aan de binnenstad."

In het voormalige dorp Vreeswijk was ieder jaar een 4- en 5 mei herdenking. De Vreeswijkers kwamen bij elkaar op het Raadhuisplein, bij het Gemeentehuis. Van daaruit gingen de mensen in een optocht naar het graf van de Engelse militair Hooper die op de begraafplaats in Vreeswijk begraven ligt. De muziekvereniging met "omfloerste" trommels voorop, met daarachter de burgemeester, wethouders, raadsleden, verenigingen en de Vreeswijkse bevolking, allemaal met een bosje bloemen in de hand.



4 mei herdenking, eind jaren zestig (tijdstip niet duidelijk), foto van Rina Copier

De militair Hooper is bij de slag om Arnhem verdronken, spoelde in Vreeswijk aan en werd hier begraven. De manier waarop het Nieuwegeinse gemeentebestuur is omgegaan met de 4-5 mei viering van Vreeswijk viel niet goed bij de Vreeswijkers. Hiermee verdween een hoop saamhorigheid en een deel van het dorpsgebeuren.

Toen Vreeswijk onderdeel werd van Nieuwegein gebeurde er niets meer. Er was alleen nog maar een herdenking in Nieuwegein-Noord bij het herdenkingsmonument bij de Protestantse kerk aan de Nedereindseweg.

Rina: "Toen heb ik een ingezonden brief laten plaatsen in de Molenkruier, om aandacht te vragen voor het graf van Hooper. Ik werkte als vakleerkracht handvaardigheid op de Willem Alexanderschool (toen nog Johan Frisoschool). In overleg met de directeur heeft de school het graf "geadopteerd"."

Ieder jaar rond 4 mei gingen, en gaan, de kinderen in optocht naar het graf en hielden daar de herdenking. Ook wordt de kinderen ieder jaar de geschiedenis van de militair Hooper verteld. En vanuit het Vreeswijks Museum worden er ook bloemen neergelegd.



4 mei herdenking vanuit Willem Alexanderschool (jaar niet duidelijk), foto van Rina Copier

In Vreeswijk was het zwembad "Watergein", aan de Wiersdijk, op de plek waar later de Bouwspelduin kwam en zich nu stichting Jeugdland bevindt.

Rina: "Dit zwembad was aan de gemeente Vreeswijk geschonken door het bedrijfsleven van Vreeswijk. Dit waren bedrijven die zich na de Tweede Wereldoorlog gevestigd hadden op het industrieterrein,

toen het economisch allemaal weer wat beter ging. Het was een prachtig zwembad met een peuterbad, een klein bad voor lessen en duikplanken erbij. Er werd enorm veel gebruik van gemaakt." Rond 1980 kwam zwembad en sportcomplex Merwestein gereed. Twee zwembaden werd op een bepaald moment te duur.



Rina Copier bij haar favoriete plek in Vreeswijk, de vroegere schotbalkenloods aan 't Laantje bij de Lek 16-1-2017, foto Loes Slooten-Glimmerveen.

Rina: "De Vreeswijkers waren altijd tam tot en met, kwamen nooit ergens voor op. Maar toen Watergein gesloten moest worden, werden er demonstraties gehouden met spandoeken."

Maar ondanks heftige protesten vanuit de bevolking ging Watergein in 1989 dicht. Gevoelens die leefden onder de Vreeswijkers konden als volgt verwoord worden: "Watergein moest weg en iedereen moest maar naar Merwestein komen want dat moest "vol" worden".



Zwembad Watergein, jaren '50 of '60 (jaar niet bekend), foto van Rina Copier

Verschillende Vreeswijkse winkeliers werd gestimuleerd om met hun zaak naar CityPlaza te gaan.

Rina: "Er was al niet zo gek veel meer in het dorp. Met de komst van de Beatrixsluizen in 1938 was er al heel veel veranderd. Toen zijn veel mensen en winkeliers vertrokken uit Vreeswijk. Dit is terug te zien in bewonersstatistieken van voor en na 1938."

"Als je de gesprekken in het dorp hoorde, voelden veel mensen zich verongelijkt. Oh dat gemeentebestuur, oh die nieuwe burgemeester, oh die ambtenaren. Men voelde zich ontzettend achtergesteld. Er werd geen rekening met ons gehouden."

Nieuwegein moest een eenheid worden. Maar het was en is nog altijd een gegeven dat er een groot verschil is tussen de van oorsprong Vreeswijkse en Jutphaase bevolking. Jutphaas was een dorp van boeren en Vreeswijk een schippersdorp, met beiden een andere "volksaard".

Rina: "Smeed daar maar eens een eenheid van, dat valt niet mee. Dat kost jaren en jaren ..."

Arie: "Het karakter van Vreeswijk is tot nu toe voor een groot deel behouden gebleven; er is nog altijd een bepaalde eenheid met een eigen gezicht."



Arie van Heiningen bij zijn geboortehuis aan de Iekdijk-West (hoorde destijds bij Vreeswijk, nu bij de gemeente IJsselstein), zijn favoriete plek in Vreeswijk, juli 2013. Foto: Loes Slooten-Glimmerveen.

6000 jaar Nieuwegein

Swifterbantmensen in het rivierengebied

*Kirsten Leijnse (BAAC bv), Simone Bloo (BAAC bv),
Steffen Baetsen (Steffen Baetsen Fysische Antropologie) & Helle Molthof (RAAP)*

De afgelopen maanden hebben de firma's BAAC en RAAP op het terrein van het nog te realiseren bedrijventerrein Het Klooster in Nieuwegein samen een archeologische opgraving uitgevoerd.

Vooruitlopend op de uitwerking van het onderzoek vertellen wij graag kort iets over de eerste resultaten. Later dit jaar zal in de Cronyck een uitgebreider artikel verschijnen met meer resultaten van dit onderzoek.



Afbeelding 1: Luchtfoto van het opgravingsterrein

Resultaten

Op basis van de eerste bevindingen zijn één of twee vindplaatsen aan te duiden die zich bevinden op de oeverwal van een oude afgedekte rivierloop. De vondsten lijken exclusief uit de Swifterbantcultuur te dateren en preciezer: de midden-Swifterbant periode (ca. 4600-3900 voor Chr.).

De Swifterbantcultuur is genoemd naar het plaatsje Swifterbant in de gemeente

Noordoostpolder, waar deze neolithische cultuur voor het eerst gedocumenteerd werd. Wat deze periode zo interessant maakt is het feit dat de Swifterbantmensen echte pioniers waren. Tienduizenden jaren hadden mensen geleefd van jagen en verzamelen, maar in het Neolithicum verandert dat. De Swifterbantcultuur is representatief voor de overgang van jager-verzamelaars naar boeren. Deze mensen leefden van jacht en visvangst

maar verbouwden ook graan en hielden huisdieren zoals runderen en varkens. Ook maakten ze gebruik van aardewerk, dat in het voorgaande Mesolithicum nog onbekend was.

De vindplaats geeft ons een vrijwel onverstoorde beeld van bewoning in de middenfase van de Swifterbantcultuur. Belangrijke vindplaatsen van de Swifterbantcultuur zijn in het verleden aangetroffen in Flevoland, het Westelijke

rivierengebied (regio Rotterdam) en Noord-Nederland. Tot voorheen was het echter niet duidelijk in hoeverre de Swifterbantcultuur ook verder landinwaarts voorkwam. Nieuwegein - het Klooster biedt ons daarom een unieke kans om de kennis voor deze periode landinwaarts te verrijken.

Wij willen hier graag drie bijzondere vondsten uitlichten.

Enkele complete potten

Tijdens het veldwerk werden concentraties van aardewerkscherven gevonden. Het bleek dat het aardewerk moeilijk uit de grond te verwijderen was. Het kwetsbare zachte keramiek werd als het ware uitgesmeerd in de klei. Dit moest anders kunnen. In samenspraak met de aardewerksspecialist Simone Bloo, werd besloten om de scherven met klei en al uit de grond te halen en binnen verder uit te prepareren. Zo zijn zes grote aardewerkconcentraties en tientallen kleine clusters scherven gelicht.



Afbeelding 2: Pot tijdens het uitprepareren

Een van de grote concentraties leek in het veld een complete pot te bevatten. In het midden lag de bodem, eromheen waren de flanken van de pot als bloemblaadjes gerangschikt. Ook dit exemplaar is met de uiterste zorg gelicht en op kantoor verder uitgegraven (Afb.2). Het resultaat mag er zijn, de pot ligt er perfect bij, ook na 6000 jaar in de grond te hebben gelegen (Afb. 3). Op dit moment zijn restaurateurs bezig om de pot te reconstrueren. Vermoedelijk heeft de pot een slank profiel gehad met een puntbodem, die we kennen van andere potten van vindplaatsen zoals de naamgevende vindplaats Swifterbant in de Flevopolder.



Afbeelding 3: Pot na het uitprepareren

Een tweede grote concentratie aardewerk is eveneens uitgerepareerd. Tot onze verrassing bleek het weer om fragmenten van een enkele pot te gaan. Dit exemplaar heeft een grote opening, een S-vormig profiel en een bolle bodem (Afb. 4). Net onder de rand is versiering aangebracht met behulp van spatelindrukken (Afb. 5). Hiervoor is een rond voorwerp gebruikt zoals een rietstengel of een vogelbotje. De buitenzijde is ruw gemaakt door een nat kleipapje op de buitenzijde aan te brengen voordat deze pot werd gebakken. Hierdoor is er meer grip op het oppervlak waardoor de pot beter vast te pakken is.



Afbeelding 4: Gepuzzelde pot



Afbeelding 5: Rand met spatelindrukken

Bijzonder aan dit grote exemplaar is de aanwezigheid van een zwarte laag aan de binnenzijde ter hoogte van de bodem.

Vermoedelijk zijn dit verkoolde voedselresten die zijn achtergebleven na het koken. We hebben hier dus een kookpot van de vroege bewoners van Nieuwegein. Misschien is zelfs de maaltijd nog te reconstrueren door de voedselresten te analyseren.

Een hanger van git

Een opvallende vondst was een grote hanger van git. Git is versteend hout van een specifieke boomsoort. Het is onder grote druk ontstaan ten tijde van het Jura (Afb. 6)



Afbeelding 6: Hanger van git

Het materiaal is eenvoudig te polijsten en wordt vanaf de prehistorie regelmatig gebruikt om sieraden te maken. Het is bekend van andere Swifterbantvindplaatsen en ook in de hunebedden zijn kralen van git gevonden. Wat deze hanger bijzonder maakt, is dat het de grootste is die ooit in Nederland gevonden is. Git komt in de omgeving van Nieuwegein niet van nature voor en het object moet dus via handel hier terechtgekomen zijn. De hanger is duidelijk gedragen omdat langs de rand van de doorboring slijtagesporen aanwezig zijn, waar een koord of veter langs heeft bewogen. De drager van het object zal aan de hanger zeker een bepaalde status hebben ontleend.



Afbeelding 7: Vondst van één van de skeletten in het veld

Menselijke begravingen

Tijdens het onderzoek zijn wij gestuit op een aantal menselijke begravingen (Afb. 7). Het gaat hierbij in ieder geval om drie complete skeletten. Een volwassen man en een kind van 7 tot 12 jaar waren naast elkaar begraven. Meer naar het zuiden werd nog een skelet van vermoedelijk een volwassen vrouw gevonden. De drie vrijwel complete skeletten zijn als een blok gelicht en meegenomen om op locatie rustig uit te prepareren (Afb. 8).



Afbeelding 8: Deels uitgeprepareerde skeletten van de volwassen man en het kind

Een veel voorkomend verschijnsel op Swifterbantvindplaatsen is het aantreffen van losse menselijke skeletdelen. Ook in Nieuwegein is dit het geval. Zo zijn



Afbeelding 9: Losse menselijk schedel zoals deze bij de opgraving gevonden werd. De schedel is in elkaar gedrukt door de grond die er bovenop lag.

een menselijke schedel, een onderarm en tientallen gebitselementen gevonden (Afb.9). Deze losse skeletelementen moeten vermoedelijk worden verklaard vanuit een ons niet bekend grafritueel. Mogelijk werd de dode tijdelijk bovengronds bewaard tot het lichaam ontveesd was, of werden grafkuilen na enige tijd weer opengemaakt waarbij delen van het skelet werden verwijderd en elders een plaats kregen.

Uitwerking

De komende maanden zal een groot aantal specialisten al het gevonden materiaal gaan bekijken en analyseren, zodat we in de loop van het jaar het complete verhaal van de tot nu toe oudste bewoners van Nieuwegein kunnen vertellen.

Alle afbeeldingen copyright BAAC bv & RAAP Archeologisch Adviesbureau

Activiteiten

Historische Kring Nieuwegein

Kunst-expositie Tomasz Vetulani

Zondag 9 april t/m 4 juni in Museum Warsenhoeck

Tomasz Vetulani schildert, tekent en maakt beelden en installaties. Zijn expressieve werken, vaak in ongebruikelijke technieken uitgevoerd, bieden toegang tot een unieke esthetische werkelijkheid.

Expositie "Waterwegen" (gezamenlijk thema van de 3E's)

Zaterdag 20 mei t/m 10 september
in Museum Warsenhoeck

Museum Warsenhoeck opent haar deuren voor de expositie "Waterwegen". Deze expositie wordt gezamenlijk gedaan met de Museumwerf en Het Vreeswijks Museum. Ieder museum heeft haar eigen onderwerpen. Museum Warsenhoeck gaat aandacht besteden aan:

- Betekenis van de wetingen en ook het Sluisje, Doorslagsluis, sluisje Randdijk;
- Huidige waterwegen en waterwegen die zijn verdwenen;
- Stroomruggen.

Foto-expositie "Oudheden langs de Lek"

Zaterdag 27 mei, 10.00 uur in Museum Warsenhoeck

OUDHEDEN LANGS DE LEK is de naam van de nieuwe foto-tentoonstelling die vanaf 28 mei 2017 op de hildes van museum Warsenhoeck wordt gehouden. Er zullen o.m. foto's te zien zijn van de Beatrixsluis, de Inundatiesluis aan het Frederiksoord, Oude Sluis, Koninginnensluis, Rijkspeilschaal, Steenfabriek en het Laantje. Ook worden er foto's getoond van de schipbrug, de molen van Van Eck, het zwembad in de Lek en het voetbalveld, gelegen in de uiterwaarden. De 'wandeling' eindigt ter hoogte van het Klaphek.

Fietstocht "Waterwegen".

Zaterdag 10 juni om 10.00 uur
vanaf Museum Warsenhoeck.

Entree € 7,50 pp.

Historische Kring Nieuwegein

Kunst-expositie "Textiel" van Anouk Hogeveen

Zondag 11 juni t/m 24 september
in Museum Warsenhoeck

Anouk Hoogeveen laat in haar textiele werkvormen iets van vroeger en iets van nu zien. Ze maakt prachtige dingen van traditionele stoffen die gebruikt worden in de folkloristische Staphorster klederdracht.

Museumwerf

Presentatie

"Oorlogsgeschiedenis scheepvaart Nieuwegein"

Donderdag/vrijdag 4/5 mei op de Museumwerf

Themazondag "Scheepsmotoren"

Zondag 7 mei op de Museumwerf

Opening presentatie "Waterwegen in Nieuwegein"

Vrijdag 26 mei op de Museumwerf

Themazondag "Scheepstimmerwerk"

Zondag 4 juni op de Museumwerf

Themazondag "Klinken en smeden"

Zondag 2 juli op de Museumwerf



Jos Scholman

Veelzijdig actief op vele plekken in het land



VOLG ONS OOK OP:    

josscholman.nl



Museum Warsenhoeck

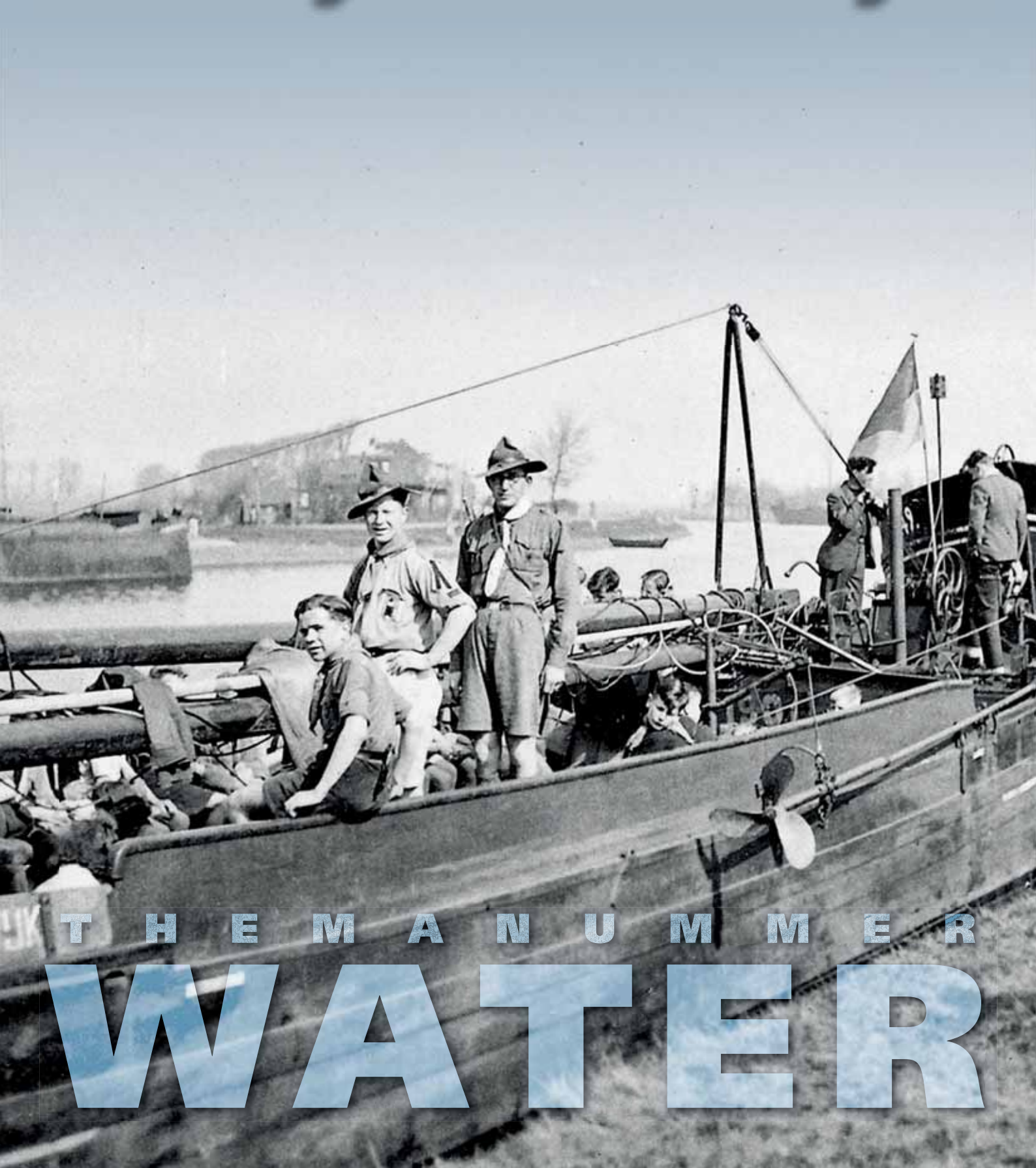
MUSEUMWERF
VREESWIJK
DE PLAATS VOOR DE HISTORISCHE BINNENVAART



HET VREESWIJKS MUSEUM

Uitgave van de
drie erfgoedinstellingen in Nieuwegein
Jaargang 39 - Nummer 3 - 2017

Cronyck de Geyn



T H E M A N U M M E R
WATER

Colofon

Cronyck de Geyn is een gezamenlijke uitgave van de 3E's: de drie erfgoedinstellingen in Nieuwegein

ISSN 1384-7139

Redactie

Renée Blom, eindredacteur

Jaap Boersema

Wolfgang Herrlitz

Ben Remie

Rinus Schrauwen

Loes Slooten

Ton Vis

Contact

cronyckdegeyn@museumwarsenhoeck.nl

Vormgeving

Michiel Ridderikhoff

info@desktop-publisher.nl

Foto omslag:

De Prins Bernhardgroep heeft zich zojuist ingescheept op het zandschip CHRISTINA van Adriaan van Dijk. Staande links: Leen van Hoeven, daarnaast hopman Scherpenzeel. Bijzonder is de zijschroef of lamme arm van de CHRISTINA. Daarachter de R149 nog met 'oorlogsnummering' op de kop. Komisch de 'uitzwaaiers' rechts op de foto... zwaaien is er niet bij.



Mede mogelijk gemaakt door de gemeente Nieuwegein

Niets van deze teksten mag geheel of gedeeltelijk worden vermenigvuldigd, worden opgeslagen in een geautomatiseerd bestand en/of openbaar worden gemaakt op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever (de drie erfgoedinstellingen in Nieuwegein) p/a Geinoord 11, 3432 PE Nieuwegein.
©Copyright de drie erfgoedinstellingen in Nieuwegein

Losse nummers € 2,50

Redactioneel

Beste lezer,

"Waterwegen" is de titel van een nieuwe expositie, die tot en met 10 september is te zien in Museum Warsenhoeck, het Vreeswijks Museum en de Museumwerf. Voor u ligt een themanummer met artikelen die allemaal een relatie hebben met wat er op en langs de waterwegen in Nieuwegein gebeurt, maar vooral gebeurde. Zo hebben we voor het eerst een artikel van ons redactielid Ton Vis over het vak van brugwachters in het verleden en het heden. Gastschrijvers zijn deze keer Rina Copier van den End met een artikel over de stoomsleepvaart in Vreeswijk. Deze had een grotere omvang dan ik ooit dacht. De andere gastschrijver is Go van Hoeven-Zwitink met een artikel over haar herinneringen aan de Tweede Wereldoorlog en wat die oorlog betekende voor de Vreeswijkse schippers en haar familie in het bijzonder. En in plaats van een aflevering in de serie Wijken heeft Bart Jan Damstra deze keer een artikel geschreven over de Beatrixsluis.

Redactieleden en schrijvers gezocht

Vindt u het leuk om 4x per jaar mee te denken over de inhoud van dit magazine, om schrijvers te zoeken voor onderwerpen of bent u goed in het redigeren van artikelen, dan vindt u het misschien ook leuk om lid te worden van onze redactie. Maar ook als u een tip heeft voor een onderwerp of als u zelf een keer een artikel wilt schrijven, laat het ons dan weten door een mail te sturen aan de redactie. Zie colofon voor het adres.

Namens de gehele redactie wens ik u allen natuurlijk weer veel leesplezier!

Renée Blom (eindredacteur)

Inhoud

Redactioneel	46
De Stoomsleepvaart <i>Rina Copier van den End</i>	47
Prinses Beatrixsluis en omliggende waterwegen <i>Bart Jan Damstra</i>	51
Jaagpad – Een greep uit 125 jaar geschiedenis	56
Brugwachter in Nieuwegein <i>Ton Vis</i>	58
Scheepswerf Gebroeders Buitenweg breidt uit <i>Ab Mooij, Fie van Egmond-Buitenweg, Jaap Boersema en Cisca de Ruiter</i>	61
Vreeswijk tijdens de Tweede Wereldoorlog <i>Tekst en foto's: Go van Hoeven-Zwitink</i>	63
Activiteiten	67

De Stoomsleepvaart

Rina Copier van den End

Het tijdperk van stoomsleepvaart ligt al weer geruime tijd achter ons. In de vijftiger jaren kwam er al snel een einde aan. De sleepvaart heeft eind 19e en begin 20e eeuw een grote bloei gekend maar in de twintiger jaren van de vorige eeuw ook dieptepunten door de crisis ten gevolge van de beurskrach op Wallstreet.

Na de Tweede Wereldoorlog, toen het economisch beter ging in ons land, lieten veel schippers een motor in hun schip bouwen zodat ze niet meer afhankelijk waren van de slepers. Veel stoomsleepboten werden opgelegd 'met de zak over de pijp' zoals dat werd genoemd. Een klein aantal boten werd nog omgebouwd tot dieselboot, duwboot, verkocht naar het buitenland of gewoon gesloopt. En soms, met veel liefde en inzet door enkele enthousiastelingen weer in de vaart gebracht waardoor we met bewondering kennis kunnen maken met een varend monument en een stukje geschiedenis. Zo is de 'Harmonie VI' van Piet van Loon gered en vaart hij nu als museumschip onder de naam 'Volharding'. Je kunt hem met stoomdagen nog bekijken, bewonderen en er zelfs een vaartochtje mee maken waarbij je uitgebreid uitleg krijgt over de boot en hoe alles werkt.

Ondanks de totale teloorgang van het stoomtijdperk is er veel te vertellen over de bloei periode.

Als je bedenkt dat de eerste avonturiers met stoomslepers al rond 1780 op de Rijn opereerden en de laatste stoomsleepboot rond 1955 het loodje legde dan betekent dat een leven van zo'n 175 jaar stoomsleepvaart.

Vervoer over water

In een land van wind en water ligt het voor de hand, dat het vervoer per binnenvaartschip door de eeuwen heen een belangrijke plaats heeft ingenomen. Dat werd nog eens versterkt, omdat men tot in de negentiende eeuw geen noemenswaardige concurrentie had van spoor- en wegverkeer.

In eerste instantie bleef het vervoer van goederen beperkt. Toen de bevolking toenam en daarmee de behoefte aan goederen, werd het lonend om van het vervoer van goederen je beroep te maken.

Dit resulteerde omstreeks de vijftiende eeuw in de opbloei van het geregelde vervoer over water, de zogenaamde beurtvaart. De schippers die zich op dit



Sleepboten aan het Laantje

vervoer toelagden stelden onderling schema's vast voor hun afvaarten. Bij toerbeurt werden de vaste verbindingen tussen de verschillende handelssteden onderhouden. Stadsbestuurders beseften al spoedig het belang van vaste verbindingen met andere steden. Het zou de handel en daarmee de welvaart van de stad bevorderen.

In de negentiende eeuw begon het bulkvervoer op te komen. (vervoer van grote hoeveelheden los gestorte grondstoffen of landbouwproducten). De aarzelande eenwording van Duitsland leidde in 1834 tot een douane-unie waardoor er een opkomst was van moderne fabrieken in het Ruhrgebied.

Dit betekende een schaalvergroting in het vervoer en in 1880 tot afschaffing van alle overheidsbemoeienis met de binnenvaart. In de eerste Wereldoorlog nam het volume van handel en vervoer zo sterk af, dat onder druk van particuliere schippers in 1915 voor korte tijd een schippersbeurs in het leven werd geroepen waar het beroepsvervoer volgens een toerbeurtsysteem van evenredige vrachtverdeling werd georganiseerd. Deze tijdelijke maatregel bleek een lang leven beschoren en bestaat tegenwoordig in de vorm van de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart van 1954.

Koppelstation

De waterwegen tussen Amsterdam en Vreeswijk de zogenaamde Keulse Vaart, hebben in de Rijnvaart een belangrijke rol gespeeld. Vreeswijk was samen met Dordrecht één van de belangrijkste koppelstations. Dat wil zeggen dat hier van sleepboot werd gewisseld en de grote slepen werden samengesteld (aankomen) die naar de boven Rijn gingen.

Voor het Merwedekanaal gereed was, moesten de schepen van Amsterdam door de bochtige Vecht met zijn vele sluisjes en brugges varen om in Vreeswijk te komen. Die grote slepers mochten daar niet varen, omdat door de sterke golfslag van die grote boten de walkanten zouden beschadigen. Met een klein slepertje en één schip er achter werd naar Vreeswijk gevaren. Bij het Laantje en de steenfabriek lagen de grote boten afgemeerd die met wel drie of vier schepen erachter naar de boven Rijn voeren. Als schipper had je geen keus, je kon niet om Vreeswijk heen. Vreeswijk was een schakel in het netwerk van door de overheid verstrekte concessies aan de sleepvaartmaatschappijen die het verkeer naar boven- en beneden Rijn organiseerden. Het Merwedekanaal was een uitkomst voor de schippers. Hierdoor waren zij vanaf Amsterdam zeven uur eerder in Vreeswijk.

Aanmaken

Aanmaken was het scheepsjargon voor het samenstellen van een sleep. Elk gesleept schip hing aan een afzonderlijke strang, een sleepkabel. De strangen lagen op de sleepboot opgeslagen op een slangelier of rol. Het aantal strangen dat je nodig had, kon je globaal stellen op 1 strang voor elke 200 á 300 pk vermogen, maar ook wel afhankelijk van het vaargebied. Zo had een boot met een motor van 2400 pk doorgaans 8 strangen aan boord waarvan de langste een lengte had van ongeveer 1,5 kilometer. Het voordeel van een aparte strang voor elk gesleept schip was, behalve dat je minder kans had op een draadbreuk, de mogelijkheid om bij het bereiken van de bestemmingsplaats van een van de schepen, de strang los te gooien, waarna de sleepboot na het inhalen van de strang zijn reis zonder veel oponthoud met de nog aanhangende schepen kon vervolgen. Het schip dat er als eerste af moest werd uiteraard achteraan gehangen.

Het samenstellen van een sleep vereiste van de bemanningsleden van zowel de sleepboot als van de te slepen schepen een grote mate van voorzichtigheid en behendigheid bij het omgaan met de zware draden. Wanneer de mannen op het sleepschip de strangen op de sleepbolders hadden vastgezet en de sleepboot deze tot de passende lengte had uitgevierd, moesten de strangen nog gebretteld worden.

Hierbij werden de strangen van de er achterhangende schepen in een zogenaamde brettelhaak gebundeld om te voorkomen dat ze gedurende de reis over de rivierbodem zouden schuren en daarbij beschadigd werden. Als dat klaar was, dan werd er een wimpel in de top gehesen ten teken dat de sleepboot aan zijn reis kon beginnen.

Het werk van de machinist

Het werk van een machinist aan boord van een stoomsleepboot was wel heel anders dan het werk van een machinist aan wal. In de machinekamer moet een ketel op druk blijven, dus wordt er voortdu-

rend gestookt. Je moet constant opletten dat er voldoende water in de ketel blijft, want waar stoom wordt gebruikt gaat het water uit de ketel en moet er bijgepompt worden. Het vakmanschap van de machinist stond er garant voor dat er maar zelden iets kapot ging. Het gebeurde wel eens dat je een lekkende zuigerstang kreeg of dat de kleppen van de luchtpomp slecht werden of het begaven. Dat kon je zien op de meters. Je moest dan 's avonds na het varen nog nieuwe kleppen steken. Dat gebeurde dan eigenlijk in je nachtrust want de volgende morgen moest er weer gevaren worden.



Een sleep op de Lek

Het werk van de stoker

De stoker was 's morgens het eerste op. Die begon met het vegen van de pijpen, de vuurgangen schoonmaken, kolen tremmen, (de kolen vanuit de bunker scheppen) en opstoken. Dat was al snel twee uur werk. De kolenbunkertjes waren niet zo breed, de schop was lang dus je kon er niet zo makkelijk mee keren. Er waren twee mogelijkheden, of het vel van je knokkels of over de kop.

Stuiven als de wiedeweerga. Je zag binnen de kortste keren zo zwart als een tor. Je gooide tegen dat stuiven wel wat water over de kolen, maar als je dat te veel deed mopperde de machinist.

's Middags had je wel eens een heet baantje, want als je slechte kolen had, moest je de vuren schoonmaken. De sintels werden met emmertjes naar boven gebracht en plomp, over boord gekieperd. Men noemde dat assie pikken. Je zou denken, zo uit die hitte naar boven in de kou, maar geen stoker werd verkouden.

Die kerels waren gehard. Ook kapotte knokkels waren geen probleem, kolenstof schijnt goed te zijn tegen ontstekingen. Kolen werden zoveel mogelijk in de Ruhr gebunkerd. Die waren daar het goedkoopst en wat belangrijker was het vetst, want met vette kolen krijg je de meeste hitte.

Ketel keuren

Eenmaal per jaar moest de stoomketel gekeurd worden. Een ingenieur van het stoomwezen kwam dan aan boord, kreeg een schoon ketelpak aan en een hamer mee en liet zich door het mangat in de

ketel zakken om te zien of de ketel goed schoon was. Door het hete water ontstond ketelsteen. Die moest er dan tijdig afgebikt worden. Onder in de ketel lag nogal wat slik, goed schoonmaken was belangrijk om te voorkomen dat er ongelukken zouden gebeuren. Toch is het wel eens misgegaan. De Vreeswijkers, Dries Elhardt, Gerrit Hogenkamp en de jonge Frits Didden zijn door het ontploffen van de ketel om het leven gekomen. De bemanning van de sleepboten hadden een gruwelijke hekel aan

het ketelbikken, het was een verschrikkelijk smerig werk. De ketels waren zo groot dat je er met twee man in kon staan maar dan was je er toch nog drie á vier dagen in bezig. Nu kon je wel beroeps ketelbikers inhuren maar als je toch voor de kant lag en er verder niet veel te doen was, wilden de stuurman, stoker of machinist de klus wel klaren. Een extra centje is nooit weg. In de ketel van de enkele stoomboot die nu nog als hobby in de vaart wordt gehouden, gaat water waar een vloeistof inzit die het vormen van ketelsteen voorkomt.

De Zwarte bende

Met een boot de grens overgaan betekende meteen; profiteren van de voordelen van het land. Maar als dat profiteren grotere vormen aanneemt, dan heet het als snel smokkelen. De manier voor de schippers om voordelig te kopen was; koffie uit Nederland meenemen en in Duitsland duur verkopen. Met dat geld

daar weer spullen kopen die in Nederland veel duurder waren. Zo was de suiker in Duitsland weer veel goedkoper dan bij ons. Zowel door de Nederlandse als de Duitse douane werd gecontroleerd. Zo'n ploeg controleurs werd door de schippers : "de zwarte bende" genoemd. Als ze aan boord kwamen, soms na een tip, soms als steekproef, werd er grondig gezocht in alle denkbare hoeken en gaten. Ook het woongedeelte werd dan grondig doorsnuffeld.

Tornen

Bij laag water of zeer dichte mist kon het gebeuren dat een zelfstandig varend schip aan de grond kwam te zitten. De sleepboot moet dan proberen het schip weer los te trekken, dat noemde men tornen. Door de sleepboot werd daarbij zijn volle kracht gebruikt en kwam het vaak erg schuin in de kabels te hangen. De vrouw van de kapitein, meestal de enige vrouw aan boord, kon dan maar beter zorgen dat haar spullen veilig en wel op de grond stonden.

Een kapiteinsvrouw vertelde, dat bij zo'n gelegenheid de hond van de ene kant van de roef naar de andere kant zeilde. De sleepbootkapiteins waren gek op dergelijke tornwerkjes. Ze konden daar iets extra's mee verdienen. Wanneer de sleepbootkapitein met de schipper bijvoorbeeld had afgesproken dat hij het schip voor f.200,- los zou trekken, dan kreeg hij van de verzekering van de schipper 5% provisie uitgekeerd. Als zij met een sleep onderweg waren en de kapitein zag dat er een schip aan de grond zat, dan



De 'Teuna' IV van Valkenburg

ging hij rustig zijn sleep aan de kant leggen om te tornen.

De werkomstandigheden en arbeidsvoorwaarden op de stoomsleepers waren, naar de huidige normen gerekend, niet best. De vaartijd was veertien uur per dag, ook 's zondags. Men had recht op 2 vrije dagen, maar die kreeg je alleen als het uitkwam. Vakantie was er ook, drie dagen, maar dat werd wel zo georganiseerd dat de reder er geen schade van leed.

In 1932 werden onder invloed van de crisis door de arbeidersbeweging, heel wat stakingen georganiseerd. In de jaren voor de crisis waren de lonen op een stoomsleepboot zeker niet slecht. De kapitein had f 40,-, een machinist f.38,50 en een stuurman en stoker kregen f 32,50. Door de crisis konden die lonen niet meer wor-

den opgebracht en de grote reders wilden de lonen omlaag drukken. Veel sleepboten waren al opgelegd. Veel mannen die altijd hun loon op de sleepvaart hadden verdiend werden werkloos. Georganiseerd konden een korte tijd terugvallen op de werkloosheidskassen van de vakbonden. Daarna waren ze aangewezen op de armenzorg, die net rond het "ethisch minimum" lag.

In Amsterdam en Rotterdam werden stakingen in de havens uitgeroepen. Zij die nog voeren, konden niet op de bondsvergaderingen zijn en dus hun mening niet geven. De staking duurde dertien maanden en richtte grote schade aan.

Leeggevallen plaatsen werden opgevuld door Duitse stakingsbrekers, die maar al te graag bereid waren in Nederland een karige boterham te verdienen. Werkwil-



De 'Frederik' van Frits Didden als stoomboot



De 'Frederik' van Frits Didden als duwboot

lige moesten door de politie beschermd worden, want de stakers probeerden het slepen te beletten.

Sleepagenten

Wilde je als sleepboot werk hebben, dan moest je naar de sleepagent. Een sleepagent bemiddelde tussen sleepboot-eigenaren en schepen die gesleept moesten worden. Vroeger was het werk allemaal bij de sleepagent. Velen hadden tevens een café, vooral in Rotterdam en Maasbracht. Maar ook in Vreeswijk wemelden het van de sleepagenten. Boven café 'de Hoop' was het kantoor van Veldhuizen gevestigd, op de Handelskade hoek Noor-

derstraat café Vredenburg, het agentschap van Bokstein en op de hoek Dorpsstraat Molenstraat, Piet van Loon. Schimmel was agent voor de sleepdienstonderneming Keulse Vaart te Utrecht, die zijn machine- en onderhoudswerkplaats in huis de Wiers had. Ook Gerard van Hoeven, van Wijnen en Jillis Hoegee waren bekende Vreeswijkse sleepvaartagenten. Dat er op zo'n klein dorp zo veel agentschappen waren vond zijn oorzaak in het feit dat Vreeswijk een koppelstation was, waar veel slepen gewisseld werden. Ook speelde mee dat zodoende de 'grote' reders zoals de neven Roelofs (Rotterdam) van de Rode Ster en de Groenbanders en Rutters (Amsterdam) hun agentschappen in Vreeswijk hadden.

De stoomsleepvaart zorgde voor veel werkgelegenheid. Alleen al bij de firma Rutters waren al meer dan vijftig Vreeswijkers in dienst, als zet kapitein, machinist stuurman en stoker. Maar ook bij de Rode Ster van Roelofs uit Rotterdam. Valkenburg had de vier 'Teuna's' in de vaart, van Loon de zes 'Harmonie' boten, Frits Didden; de 'Fredjo', de 'Frederik' en de 'Wesselina'. Dan waren er nog de particulieren die maar één boot hadden varen.

Bij van Loon mocht je pas 's avonds om tien uur je sleepbriefje halen. Van Loon wist om zeven uur al welke schepen er aangemaakt moesten worden maar als je om tien uur kwam, was de kans groot dat je ook nog een paar borrels nam. Zo



De "Wesselina" van Frits Didden

sneed het mes aan twee kanten. De schippers hadden wel eens het idee, dat degene die het beste kon 'hijsen' de mooiste reisje kon bemachtigen. Dat is na de oorlog veranderd. Toen kreeg je de Nederlandse Particuliere Rijnvaart Centrale en ging het bij toerbeurt. Dus was er ook geen reden meer dat je het werk in het café moest zoeken.

Het leven op een stoomsleepboot

Het woonvertrek van de bemanning bevond zich in het achteronder van de stoomsleepboot en was erg klein. An de ene kant van het vertrek waren twee kooien, een voor de stuurman en een voor de stoker. Als de een zich aan moest kleden, moesten de anderen naar buiten of in de kooi blijven liggen. Tussen de kooien was een klein kacheltje, waar in de winter een klein kacheltje op kon staan maar de mannen moesten daar ook hun eten op klaar maken. De machinist sliep 'eerste klas'. Hij had een kooi voor zich alleen. Je moest je spullen zelf meebrengen, kroezen, een kop en schotel zijn te breekbaar, een strozak, van lakens, handdoeken en theedoeken hadden de meeste bazen nog nooit gehoord. Die moest je als bemanning ook zelf meebrengen. De baas stelde alleen een soeppan, een groente pan, een aardappel pan (een ijzeren pot met een hengel), een ijzeren vleespan (voor zover er vlees was, want meestal was dat spek) beschikbaar. Deze pannenset werd aangevuld met een houten stamper, een schuimspaan, een vergiet, een waterke-

tel, een theepot en een koffiepot (beiden meestal bruin geëmailleerd).

De kapiteinsvrouw kookte alleen voor de kapitein, want de huishoudens van de kapitein en de rest van de bemanning was strikt gescheiden. Dat was traditioneel zo op elke boot. De mannen deden zelf hun inkopen en kookten hun eigen potje en wisten zelf de vaat af meestal met een dot poetskaatje. Ook de woning van de kapitein was maar klein. Zo had de keuken de afmeting van een bij een meter. Ook moest er erg veel gesopt en gezeemd worden om de boel netjes en schoon te houden. Als het rustig, stil weer was en de boot

opgestoot moest worden, sloeg het roet uit de pijp neer met alle gevolgen van dien. Bij het kolen laden werd alles afgedekt met zeilen. Dan was het in de roef niet alleen donker en benauwd, maar ondanks het afdekzeil zat alles onder het kolenstof zodat soppen niet overbodig was. Ook de olielampen moesten geregeld nagekeken en schoongemaakt worden en de pitten verzorgd. Later kwamen er gaslampen aan boord. Deze werden gestookt door middel van butaangas. Dat was wel een hele verbetering, maar deze lampen gaven erg veel warmte af zodat het aansteken in de zomer, zo lang mogelijk werd uitgesteld.

Wanneer je als sleepschip achter de stoomboot mee ging naar de Ruhr moest je voor zeven dagen proviand mee nemen. De laatste kans om boodschappen te doen was in Vreeswijk. Bij slager Kemp liepen de varkens in een hok voor de winkel, een half varken meenemen kon, zoek maar uit. Of nog vlug even naar de kap- per, scheren en knippen. Lange wacht- tijden voor de sluis werden benut om te lakken en te teren of voor kleine repara- ties naar de werf te aan. De middenstand had geen gebrek aan klanten in die tijd.

De gegevens voor dit artikel zijn verkregen uit oude interviews met; Klaas en Jacob Barneveld, Manus Evenboer, Jan van Dam, Frits Didden, Nico Kalden, Jan Pouw, Gerrit van Gelder en Gerard Venema., mannen die uit eigen ervaring konden vertellen over het leven en werken aan boord van de stoomsleepers.

Prinses Beatrixsluis en omliggende waterwegen

Bart Jan Damstra

Dat Nieuwegein en water onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden, zal voor de meesten geen verrassing meer zijn. De Beatrixsluis in Vreeswijk is een rijksmonument, icoon en blikvanger en vervult een belangrijke rol in de scheepvaart. Jaarlijks worden hier ongeveer 50.000 schepen geschut. Sluis en omliggende waterwegen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. In dit artikel komen de geschiedenis (de relatie met) de waterwegen en de waterhuishouding aan bod. Ook wordt kort ingegaan op de aanleg van de derde sluis. In andere artikelen zal in latere edities van de Cronyck meer uitgebreid ingegaan worden op de ontwikkelingen in het gehele gebied rondom de sluis, waaronder de resultaten uit het archeologisch onderzoek in Het Klooster.



Beatrixsluis en Voorhaven, gezien naar het noorden. Rechts van de sluis zijn de bouwactiviteiten rond de derde kolk zichtbaar.

Scheepvaart Amsterdam – Rotterdam – Duitsland

Eind 19e eeuw wordt de scheepvaartverbinding tussen Amsterdam en Duitsland (en Rotterdam) verbeterd door de aanleg van het Merwedekanaal, waar onder meer de Koninginnensluis onderdeel van uitmaakt. Deze verbinding kent de nodige knelpunten en voldoet al snel niet meer en wordt door Amsterdammers “kikkersloot” genoemd. De scheepvaart neemt toe en schepen worden groter. Er wordt dan ook gezocht naar een oplossing. Hiertoe worden drie varianten onderzocht:

1. Verbeteren bestaande tracé, met van Utrecht naar de Lek een nieuw kanaal-tracé ten westen van het Merwedekanaal tot in de Lek bij het Klaphek
2. Verbeteren bestaande tracé Merwedekanaal tussen Amsterdam en Utrecht, met nieuw kanaaltracé naar Wijk bij Duurstede en verder naar de Waal bij Tiel
3. Nieuw kanaal via de Zuiderzee door de Gelderse Vallei, via Wageningen/Rhenen verder naar Tiel

Het wordt variant 2 (‘plan Mussert’), met een zijtak (het Lekkanaal) van ruim 5 kilometer lang en 60 meter breed tussen Jutphaas en de Lek bij Vreeswijk. Ondanks vele bezwaren wordt begin 1933 gestart met de aanleg van het kanaalvak. In Jutphaas heeft men bezwaar tegen de plannen vanwege de opsplitsing van landbouwbedrijven en het gemeentebestuur van Vreeswijk heeft bezwaren omdat ongeveer 1/6e deel van haar grondoppervlakte wordt opgeofferd en er woningen moeten wijken.

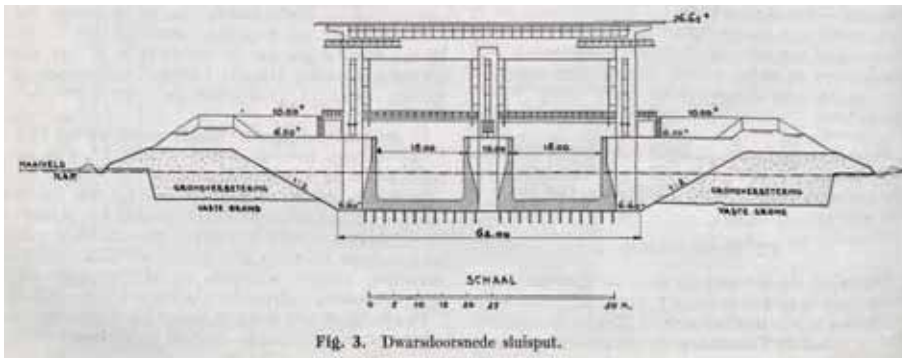


Fig. 3. Dwarsdoorsnede sluisput.

Doorsnede van Beatrixsluis en Voorhavendijk (tijdschrift *De Ingenieur*, 1934)

Het werk wordt door opdrachtgever Rijkswaterstaat aanbesteed voor f 42.360,-. Er wordt dan nog uitgegaan van oplevering van het Lekkanaal in 1936. Uiteindelijk worden Lekkanaal en Beatrixsluis in 1938 in gebruik genomen. Op 4 augustus 1939 volgde de ingebruikname van het traject Utrecht-Jutphaas van het Amsterdam-Rijnkanaal; het tracé naar Wijk bij Duurstede en Tiel wordt pas in 1952 over de volle lengte geopend. Het gehele plan voorziet in een traject met zo min mogelijk bochten en een gelijk waterpeil tussen Amsterdam, Vreeswijk en Wijk bij Duurstede.

Prinses Beatrixsluis

Een van de nieuwe “kunstwerken” is de Beatrixsluis, waarvan de bouw ook start in 1933. Het is een zogenaamde tweelingsluis, met twee naast elkaar liggende kolken waardoor voor beide richtingen tegelijk kan worden gesloten. In het tijdschrift “*De Ingenieur*” (1934) wordt het sluiscomplex als volgt omschreven: “Elke sluis heeft een nuttige lengte van 225 m bij een breedte van 18 m. Zij wordt voorzien van hefdeuren, welke in staat zijn het maximum verval tusschen rivier en kanaal (6.40 m) te keeren. De watertoevoer geschiedt uitsluitend door schuiven in de deuren, waardoor het sluisgebouw een zeer eenvoudigen vorm heeft verkregen. De sluis wordt gevormd door een gewapend betonbak, gefundeerd op gewapend betonpalen. De heftorens zijn eveneens van gewapend beton; de aesthetische verzorging van deze torens, zoomede van de op het sluisterrein te stichten gebouwen geschiedt door ir. L. S. P. SCHEFFER, Hoofd der afdeeling Stadsontwikkeling van Publieke Werken, te Amsterdam.” En in de Utrechtse Courant van 1938 lezen we: “De vorm van de nieuwe sluizen met de aansluitende geleidingswerken is bovendien veel gunstiger voor het spoedig in- en uitvaren van de schutkolk, waarbij nog komt, dat de overige manipulaties aan het schutten verbonden, als

gevolg van de volledige mechaniseering der sluis, zeer snel zullen verlopen.”

In het oorspronkelijke ontwerp is rekening gehouden met een eventuele uitbreiding van het sluisencomplex met een derde schutsluis, maar dan ten westen van de Beatrixsluis. Dit plan wordt in 1967 opnieuw nader onderzocht maar wordt niet uitgevoerd.

Het principe van het gebruik van heftorens is niet nieuw in Vreeswijk. De Oude Sluis kende oorspronkelijk ook heftorens, voordat deze omstreeks 1600 vervangen werden door puntdeuren. De Beatrixsluis is ontworpen volgens de (functionalistische) principes van ‘De Stijl’, de bouwstijl welke onderdeel is van ‘Het Nieuwe Bouwen’ in de periode 1920-1960. Kenmerkend voor De Stijl is dat wordt gebroken met het verleden wat zich uit in strakke lijnen, afgeronde hoeken en gebruik van de kleuren wit, grijs en zwart. Andere voorbeelden van De Stijl in Nieuwegein zijn villa Johanna en het woonschip Mississippi, beiden in Jutphaas.

De Beatrixsluis is een ontwerp van de heren J.P. Jitta en L.S.P. Scheffer. Op 23 maart 1938 wordt de Beatrixsluis met een sobere plechtigheid officieel in gebruik genomen. Er is in de landelijke media aandacht voor de gevolgen hiervan voor de welvaart en middenstand van Vreeswijk.



Bericht in de Staatscourant van 19 mei 1938. Men besluit om de sluizen te vernoemen naar de in dat jaar geboren prinses Beatrix. De gemeente Vreeswijk dient hiertoe op 25 februari een verzoek in.

Gevolg en acties

Veel schippers gaan er op vooruit wat betreft de reistijd en snelheid van schutten. De sobere openingsceremonie van de sluis in 1938 had vooral te maken met de nadelige gevolgen voor de middenstand van Vreeswijk. Een groot deel van het winkelbestand op met name de Handelskade was gericht op de schippers. Vanwege de soms lange wachttijden was er voldoende tijd om inkopen te doen. Verplaatsing van de handel naar de Beatrixsluis was geen optie vanwege de veel kortere wachttijden voor de schippers. Het winkelbestand neemt dan ook af en het wordt stiller in het daarvoor levendige dorp. Er was ook een klein voordeel; een deel van de werklozen was via de werkverschaffing tijdelijk aan werk geholpen. Een nadelige maatregel in die periode voor Vreeswijk is de rantsoenering / beperking op de hoeveelheid te winnen zand voor de zandschippers. Zandwinning was voor Vreeswijk net als de scheepvaart een belangrijke bron van inkomsten. Op dat moment bestaat de vloot uit 35 handbeugelaars en 2 baggermolens.

Naast het uiten van de bezwaren van landverlies en het verlies van werkgelegenheid wordt door de gemeente Vreeswijk ook concreet gewerkt aan planvorming voor de nieuwe situatie. Zo wordt in 1933 serieus onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om een nieuwe dorpskern te bouwen ten westen van de Beatrixsluizen. Niet alle plekken zijn geschikt als bouwlocatie; zo wordt de begraafplaats gepland op Het Stort. Daarnaast worden pogingen gedaan om een fabriek te laten bouwen in de Oudegeinse polder ten noorden van de Wiersdijk, om zo het verlies aan werkgelegenheid deels te kunnen compenseren. Beide plannen gaan niet door. Verplaatsen van het dorp is financieel niet haalbaar en de fabrikant besluit de fabriek in Haarlem te bouwen. Vanuit de bevolking worden de krachten gebundeld in comités die pleiten voor de aanleg van een haven nabij de sluis of voor verbetering van de wegverbinding met het gebied ten oosten van de sluis.

Veranderingen in de waterhuishouding

De aanleg van sluis en kanaal had grote invloed op de waterhuishouding in de omgeving. Het tracé van de Tiendkade en



Topografische kaart 1959 (via www.topotijdreis.nl), bewerkt door auteur. WKR = Watertransport Maatschappij Rijn-Kennemerland. Rond 1950 blijkt de natuurlijke watertoevoer in de waterleidingduinen ontoereikend, waardoor wordt gezocht naar een waterwinpunt stroomopwaarts van Utrecht (in 1957 in gebruik genomen).

Kerkweg wordt onderbroken. Het gebied van het Waterschap De Geer en de Wiers wordt doorsneden door het Lekkanaal en de Voorhaven. De tracés van de waterwegen de Houtense wetering, Schalkwijkse wetering en de ontwateringsloten de Enge en de Wijde of Wierse Laap (gelegen tussen de Tiendkade en de Schalkwijkse wetering) worden onderbroken. Het tracé van de De Houtense wetering wordt onderbroken door het Lekkanaal; om aansluiting te houden op andere waterlopen wordt de Verlegde Houtense wetering aangelegd parallel aan het Lekkanaal en blijft hierdoor geschikt voor de afwatering en de lokale scheepvaart. Het meest noordelijke deel van deze nieuwe wetering nabij de Plofsluis is nog een restant van een oude inundatiewetering. De voor de waterhuishouding en waterbeheersing belangrijke Schalkwijkse wetering kan blijven functioneren door middel van een duiker onder het Lekkanaal. Deze werd in de jaren '90 gesloopt bij het verdiepen van het Lekkanaal. De afwatering van de Wiersebroek en het Wierseveld (onderdeel van het waterschap De Wiers en De Geer) verliep voor de aanleg van het Lekkanaal via de Enge en de Wijde Laap. Deze loosden hun water via de Molenwetering op de Vaartse Rijn. Het gebied ten oosten van de sluis is met de aanleg van het Lekkanaal afgesneden van deze afwateringsvoorziening. En daarom wordt ten oosten van de Beatrixsluis een nieuw (elektrisch) gemaal gebouwd. Het stoomgemaal 'Heemstede' op

het punt waar Heemsteedsedijk, Hoon en Houtense wetering bij elkaar komen verliest haar functie.

De afgegraven grond van het Lekkanaal wordt ten westen van het kanaal gestort. Een van deze grondstortplaatsen is gelegen tussen de Enge en de Wijde Laap en wordt al snel Het Stort genoemd. Hier staat vanaf eind jaren '50 de boerderij Mariahoeve, thans onderdeel van KWR Watercycle Research Institute.

Waterlinie en Tweede Wereldoorlog

De Nieuwe Hollandse Waterlinie deed dienst van 1815 tot 1940. De Geniekade langs de Wierselaan, aangelegd in 1870, fungeert als 'nullijn'. Deze lijn kwam door de aanleg van het Lekkanaal oostelijker te liggen. De aanleg van het Lekkanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal had gevolgen



Zicht op de sluis in de Schalkwijkse wetering en de Verlengde Houtense wetering, gezien naar het noorden (2015).



Zicht op de sluis langs het Lekkanaal, richting het zuiden.

voor de te inunderen gebieden en daarnaast was de Beatrixsluis een object van groot strategisch belang. Rondom de sluis en het Lekkanaal worden dan ook verscheidene militaire objecten aangelegd. Zo worden in 1936 aan beide kanten van de havenmond van de voorhaven bij de Lek (V.I.S.) kazematten gebouwd voor de verdediging van de havenmond. Ten oosten van het Lekkanaal wordt een nieuwe inundatiedijk aangelegd die wordt versterkt met G-kazematten. Daarnaast wordt een sluisje aangelegd als verbinding tussen het Lekkanaal en de (doorsneden) Schalkwijkse wetering ten behoeve van afwatering en lokale scheepvaart. Ook functioneerde dit sluisje als waterinlaat ten behoeve van de inundatie. Op enkele plaatsen worden noord-zuid lopende sloten tussen de Houtense wetering en de Schalkwijkse wetering verbreed tot weteringen, zodat het land sneller onder water kan worden gezet. Om te voorkomen dat het water via het Lekkanaal zou weggelopen werd aan de oostzijde een inundatiekade (die tevens als gedekte weg kon worden gebruikt) aangelegd die versterkt was met G-kazematten. Een ander belangrijk tevens uniek object is de Plofsluis, welke een cruciale rol zou moeten vervullen bij de realisatie van de inundatiekammen. De Waterlinie is als geheel genomineerd om te worden betiteld als UNESCO werelderfgoed.

Oostersluis

Eind jaren '30 neemt de oorlogsdreiging toe. De sluis wordt versterkt met kazematten (mitrailleurposten), die uiteinde-

lijk niet hebben gefunctioneerd omdat de hier gelegerde troepen worden opgeroepen voor de verdediging van Rotterdam. Tijdens de oorlog wordt de naam van de sluis op last van de bezetter tijdelijk veranderd in 'Oostersluis'. De sluis wordt door de bezetter erkend als één van de belangrijkste van Nederland. Dit zien we ook terug in de genomen maatregelen. Zo is het vanaf 1943 verboden om zich zonder vergunning in de buurt van de sluis te bevinden. Er is een bezettingsmacht van 25 militairen gelegerd rond de sluis en op Het Stort bevindt zich een zestal luchtdoelmitrailleurs. Een andere maat-

regel was het aanbrengen van een zanddam in de westelijke sluiscolk, versterkt met een stalen kokerbalkconstructie. Ook worden door een "Sprengkommando" explosieven geplaatst op de sluisdeuren om de sluis onklaar te kunnen maken. Maar zover komt het niet. Direct na de bevrijding wordt het nog aanwezige zand in de colk verwijderd door een Vreeswijkse zandzuiger.

Derde sluiscolk

In 1988 bestaat de sluis 50 jaar. De HKN organiseert een foto-expositie bij de sluis, die door velen wordt bezocht, onder meer door de dan 93-jarige ontwerper Ir. J.P. Jitta. Vijftientig jaar later, in 2013, volgt een themalezing in het kader van het 75-jarig bestaan van de sluis.

In de loop van de tijd neemt de scheepvaart steeds verder toe en worden de schepen groter. De sluis, de grootste monumentale binnenvaartsluis van Nederland, is opnieuw te klein en wordt een knelpunt. Het OntwerpTracébesluit 3e colk Prinses Beatrixsluis (januari 2014) is de uitwerking van het besluit (uit 2012) om een derde colk aan te leggen. Naast de aanleg van een nieuwe colk wordt ook het Lekkanaal verbreed, onder andere voor extra ligplaatsen voor de schepen. De nieuwe colk ten oosten van de huidige sluis wordt 25 meter breed en 270 meter lang. De derde colk krijgt een sluisdrem-



Impressie toekomstige situatie na verbreding Lekkanaal, Voorhaven en aanleg derde colk. Richting het zuiden.

pel die op een diepte van 5,8 meter beneden NAP ligt, zodat schepen met een diepgang van maximaal 4 meter door de sluis kunnen. Het ontwerp is zodanig dat het vrije zicht op de bestaande sluis (van-

wege haar status als rijksmonument) niet wordt aangetast. Rijkswaterstaat spreekt van “een ‘snede’ in het landschap”. De derde kolk wordt uitgerust met roldeuren. De uitvoer van de werkzaamheden is

in 2015 gestart en naar verwachting is het project in 2019 gereed.

En tot slot: de Beatrixsluis inclusief de derde kolk is nu al te bewonderen in Madurodam.



Bouw derde kolk in Madurodam.

Bronnen

Tijdschrift De Ingenieur. 1934-1937

Nieuwegein het lekkanaal. door: J. Schut. Cronyck de Geyn 1986

Diverse edities Utrechtsche Courant, 1938. In: Monument in beeld. De Beatrixsluis. door: P. Daalhuizen. Cronyck de Geyn 1988

5 mei 1995: Bevrijding, Herdenking, Herinnering door Jonna Dommerholt. Cronyck de Geyn 1995

De Beatrixsluizen te Vreeswijk tijdens de oorlog 1940-1945. Rampen rond een kwetsbare dijk. M.J. Ververs. Cronyck de Geyn 1995

Beeldbank Rijkswaterstaat (afbeeldingen 5, 6 en 7)

<https://www.rijkswaterstaat.nl/water/projectenoverzicht/aanleg-3e-kolk-beatrixsluis-en-verbreding-lekkanaal/index.aspx>

Interactieve kaart met alle maatregelen. Rijkswaterstaat

Aanleg 3e kolk Prinses Beatrixsluis en verbreding Lekkanaal. Rijkswaterstaat juli 2016

Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis Nieuwe Hollandse Waterlinie. Rijkswaterstaat april 2016

Het Utrechts Archief. Archief 1627 Gemeente Vreeswijk 1814-1939. Inv. 2635, 2723

Het Utrechts Archief. Archief 1629 Gemeente Vreeswijk 1840-1971. Inv. 73

Het Utrechts Archief. Archief 1670-1 Verzameling losse aanwinsten van de gemeente Nieuwegein: fragmentarchieven. Inv. 32

Jaagpad – Een greep uit 125 jaar geschiedenis

1915

Naast de in 1915 geopende Prins Hendrikschool met internaat zien we achter de remming (palen) bij de brug een passagiersbootje. Even verderop wat zeilschepen, een motorbootje met een deklast en een sleepboot. Veel gejaagd is er niet langs dit pad of het zou richting de sluis geweest moeten zijn.



1946

De Prins Bernhardgroep heeft zich zojuist ingescheept op het zandschip CHRISTINA van Adriaan van Dijk. Staande links: Leen van Hoeven, daarnaast hopman Scherpenzeel. Bijzonder is de zijschroef of lamme arm van de CHRISTINA. Daarachter de R149 nog met 'oorlogsnummering' op de kop. Komisch de 'uitzwaaiers' rechts op de foto... zwaaien is er niet bij.



1947

Na het gereedkomen van de Beatrixsluis, neemt het aantal scheepsbewegingen af en komt er plaats voor woonarken. Rond deze tijd werd US HOME, de eerste ark vanaf de Wilhelminabrug bewoond door Piet van Dijk en Jans van Dijk-van Ieperen.





1952

Jaagpad, schippers, internaat en school horen onlosmakelijk bij elkaar. In het hoofdgebouw zaten ooit vier klaslokalen. Door toename van het aantal leerlingen kwam daar in 1952 een apart schoolgebouw voor in de plaats. Tot 1995 deed het dienst als school. Daarna trok de Pétanque vereniging er in en maakte jeu-de-boule banen in de voormalige klaslokalen.



1979

De MARJAN van J. Vissers en de JAMAIS PENSÉ van P. Hornes treffen elkaar tijdens vrijwilligerswerk voor Prins Hendrik Internaat en School; waarbij het schoolplein een metamorfose ondergaat. De JAMAIS PENSÉ ligt tegenwoordig in Kopenhagen.



1997

De FREDERICA JOHANNA van schipper Klaas Ridderikhoff verhuisde naar Engeland waar ze gek zijn op originele Dutch Barges. Het laatste stukje voormalige bebouwing langs het Jaagpad maakt binnenkort plaats voor uitbreiding van een bungalow (foto: 28 november 1997).

Brugwachter in Nieuwegein

Schipperen tussen verkeersstromen

Ton Vis

Nieuwegein telt vele waterwegen, waarvan het Amsterdam-Rijnkanaal, het Merwedekanaal, de Doorslag en de Hollandse IJssel bevaarbaar zijn. Met name in de zomermaanden wordt onze plaats druk bezocht door vakantiegangers die hun bootje graag voor korte of langere tijd afmeren aan de Herenstraat, langs de Doorslag bij Cityplaza of in de passantenhaven in Vreeswijk. Maar ook de beroepsvaart maakt nog regelmatig gebruik van het Merwedekanaal om via de Koninginnensluis de Lek te bereiken, zeker als er een stremming is op het Amsterdam-Rijnkanaal, het Lekkanaal of bij de Beatrixsluis. Al dat verkeer op het water moet in goede banen worden geleid, zeker op plaatsen waar het wegverkeer wordt gekruist.



*Op de in 1976 pas geopende Wiersebrug poseren vijf toenmalige brugwachters.
Foto: Gemeente Nieuwegein*

Nieuwegein telt acht beweegbare bruggen, waarvan er vijf worden bediend vanuit de centrale bedieningspost in het gebouw van de Gemeentewerf aan de Utrechtshaven. Hier houdt een team van brugwachters al het verkeer op het water en op de weg in de omgeving van de bruggen scherp in de gaten. Ik ben uitgenodigd door een van de brugwachters, Paula van Rijn, om een kijkje – letterlijk – achter de schermen te komen nemen. De brugwachters zijn in dienst van ODV Maritiem (waarbij de letters ODV staan voor ‘optimale dienstverlening’), een organisatie die op flexibele basis gespecialiseerd personeel inzet voor de bediening van bruggen en sluisen, veerdiensten en scheepvaartbegeleiding. Zo zijn deze medewerkers ook betrokken bij de bediening van de Noordersluis, de Zuidersluis en de Koninginnensluis. De brugwachters zijn dus niet in dienst van de gemeente of van Rijkswaterstaat.

Als we een denkbeeldige tocht per boot maken vanaf de Zuidersluis (bij Huis de

Geer) over het Merwedekanaal richting Vreeswijk, dan komen we achtereenvolgens de Blauwe Brug, de Rijnhuizerbrug en de Wiersebrug tegen. Als je bij de Henkelfabriek de Doorslag op vaart, vind je achtereenvolgens de Doorslagbrug en de Geinbrug op je route. Dit zijn de vijf bruggen in Nieuwegein die door de brugwachters centraal bediend worden. Daarnaast worden ook de bruggen over de Hollandse IJssel in Montfoort, Oudewater en Haastrecht vanuit de centrale post in Nieuwegein bediend. En er is nóg een brug die de brugwachters onder hun hoede hebben, de Plettenburgerbrug. Deze brug over het Merwedekanaal heeft een doorvaarhoogte van 6,75 meter, waardoor vrijwel alle scheepvaartverkeer er ongehinderd onderdoor kan varen. Als er toch een hoger schip onderdoor moet, dan gaat een van de brugwachters naar de Plettenburgerbrug toe om deze ter plekke te openen. Dit moet overigens wel minimaal een dag van tevoren telefonisch worden aangevraagd; er wordt dan een tijdstip afgesproken.

Vanuit de bedieningspost wordt elke brug met vier camera's in de gaten gehouden, twee voor de vaarweg in noordelijke en zuidelijke richting, en twee camera's die het wegverkeer bij en op de brug registreren. Een naderend vaartuig wordt al van grote afstand waargenomen en als het de brug genaderd is wordt het wegverkeer gewaarschuwd met rood licht en een luide bel. Pas als het verkeer tot stilstand gekomen is worden de slagbomen neergelaten, eerst die voor de rijrichting en daarna de slagboom aan de andere kant, zodat het verkeer op de brug niet tussen de bomen wordt opgesloten. “Je moet de mensen de kost geven die toch nog snel de brug over willen, ondanks de rode lichten en de belsignalen” verzucht Paula. “Vooral groepen fietsers bij scholen willen er vaak nog snel even door, dat



Brugwachter Paula van Rijn op haar post bij de centrale brugbediening op de Gemeentewerf. Foto: Ton Vis

kan gevaarlijke situaties opleveren. Met name berucht zijn de pizzakoeriers, die zich nergens aan storen, maar ook auto's willen nog wel eens al slommend langs de slagbomen gaan. Pas als het helemaal veilig is wordt de brug geopend. Als het warm weer is hebben we ook vaak last van jongeren die de Rijnhuizerbrug als duikplank gebruiken. Het blijft altijd goed opletten. In geval van nood kunnen we mensen ook via een luidsprekerinstallatie waarschuwen, maar dit is eenrichtingsverkeer want we kunnen niets terug horen."

"Veel mensen snappen de betekenis van de lichten niet of ze willen het niet snappen" zegt Paula. "Maar dat geldt net zo goed voor het verkeer op het water. Bij jachthaven Hatenboer zeggen ze: als je je rijbewijs hebt voor een auto, dan kun je ook met een plezierjacht varen. Maar er komt beslist meer bij kijken want een boot gedraagt zich niet als een auto, je hebt te maken met wind, stroming en de snelheid van de boot. We zien in de buurt van de bruggen echt vaak mensen stuntelen en die noemen we dan debutanten op het water."

Ook het scheepvaartverkeer wordt bij de brug met lichten geregeld. Als de brug niet bediend wordt, zoals tijdens de ochtend- en avondspits, dan staat het sein op dubbel rood. De overige uren overdag is het gewoon een enkel rood licht. Wordt de brug voor het wegverkeer gesloten, dan wordt het sein aan één kant op rood en groen gezet, dat betekent voor de schipper 'voorbereiden'. Komen er ook boten van de andere kant dan blijft daar het sein op rood. Is de brug geopend dan wordt het sein op groen gezet en kan het schip de brug passeren. Daarna geldt dezelfde procedure voor het vaarverkeer van de andere kant.

"Met name in de zomermaanden passen veel plezierjachtjes onze bruggen en als er dan een hele sliert bootjes moet passeren dan kan de brug best een tijdje open staan. Dit kan dan tot irritatie leiden bij de weggebruikers, hetgeen we regelmatig zien gebeuren. Bij de drie bruggen met het meeste wegverkeer, de Blauwe Brug, de Wiersebrug en de Doorslagbrug, loopt op het bedieningsscherm een automatische teller mee die start op het moment dat de brug gesloten wordt. Deze bruggen blijven dan tien minuten gesloten zodat het wegverkeer gedurende minimaal deze periode ongehinderd doorgang heeft. Maar de teller blokkeert niet de bediening, het is slechts een aanwijzing, want beroepsvaart heeft voorrang en dan wordt de brug alsnog geopend."

is het lastiger rekening te houden. We kunnen aan een bus niet zien welke route hij gaat nemen. Bij de Blauwe Brug kan het zijn dat de bus de brug overgaat, maar evengoed kan hij voor de brug afslaan. We proberen er wel rekening mee te houden, maar vaak lukt dat niet en staat de bus in de file voor de brug te wachten."

Voor de brugwachters in Nieuwegein begint in de zomermaanden de dag al vroeg. In de periode van 1 april tot en met 31 oktober is er op werkdagen al om 06:00 uur een medewerker aanwezig om eventuele schepen op aanvraag door te laten; na 09:00 uur hoeft men zich niet aan te melden. In ploegdienst wordt de bedieningspost daarna bemand tot 9 uur 's avonds. Overigens blijven de bruggen tijdens de ochtend- en avondspits voor

de recreatievaart gesloten, tussen 7 en 9 uur 's ochtends en 4 en 6 uur 's middags is er geen doorvaart. Alleen voor beroepsvaart worden indien nodig de bruggen even geopend. In de wintermaanden (van november tot en met maart) is er alleen op aanvraag bediening van de bruggen over het Merwedekanaal en zijn de bruggen over de Doorslag voor de recreatievaart gesloten. Alleen de beroepsvaart kan dan op aanvraag van deze vaarweg gebruik maken.



*Met vier camera's per brug worden alle verkeersbewegingen nauwlettend gevolgd. Rechts de Blauwe Brug, links de Rijnhuizerbrug en daaronder het elektronisch bedieningspaneel.
Foto: Ton Vis*

Op mijn vraag wat er gebeurt als een van de hulpdiensten in aantocht is wijst Paula op een groot bord dat boven de schermen hangt. "Als politie, brandweer of ambulance een brug moet passeren dan is het niet handig als een brug open staat, zij moeten vrije doorgang hebben. We krijgen dit door op een groot informatiebord en zorgen dan dat de brug zo snel mogelijk gesloten wordt of gesloten blijft. Het waterverkeer krijgt dan het sein dubbelrood, dat wil zeggen dat de brug niet bediend wordt. Met het openbaar vervoer

Overigens kan één brugwachter 's ochtends vroeg en 's avonds laat de bediening wel aan; alleen overdag zijn er meerdere brugwachters nodig. Vanaf één commandopost zijn alle bruggen te bedienen, je kunt inschakelen welke brug je voor je neus hebt. Daardoor kunnen brugwachters de bediening van elkaar overnemen als dit nodig is. Met name in de wintermaanden is dat handig, want dan kan één brugwachter de bediening de hele dag gemakkelijk aan. Maar in de zomermaanden zijn drie brugwachters door het

grote aanbod aan recreatievaart toch wel noodzakelijk om alles in goede banen te leiden. “Zeker als er een ernstig incident gebeurt, zoals bijvoorbeeld een slagboom die kapot gereden wordt, is het noodzakelijk dat je met meerdere mensen bent. We volgen dan een protocol wie we allemaal moeten waarschuwen en inschakelen. Zo moet er een afzetting komen, worden er verkeersregelaars opgeroepen en een monteur die een nieuwe slagboom installeert. Gelukkig liggen deze ergens in Nieuwegein op voorraad.”

“De centrale brugbediening is in 2006 ingevoerd, toen nog onder beheer van Rijkswaterstaat vanuit een bedieningspost op de Beatrixsluis. Daarvoor peddelde brugwachters op de fiets heen en weer tussen de verschillende bruggen en werden deze ter plekke met de hand bediend. Via de marifoon werd dan een brugwachter opgeroepen, maar door de komst van de GSM toestellen is de marifoon in onbruik geraakt. In het verleden was een brugwachter vaak een voormalig schipper die door omstandigheden werk aan de wal zocht. Op deze manier konden ze toch contact houden met hun voormalige collega's en met de beroepsvaart.”

Vroeger was een brugwachter in dienst van de eigenaar van de brug. Dat kon de Gemeente zijn maar ook een particuliere landeigenaar of herenboer die geld (tol) vroegen om van de weg of brug gebruik te mogen maken. Ook het passerende scheepvaartverkeer moest betalen voor het openen van de brug. De brugwachter liet dan een mandje of klomp aan een touw zakken zodat de schipper het verschuldigde tolgeld hierin kon stoppen. Het “gaarden” van deze tolgelden was heel lucratief, zozeer zelfs dat de eigenaar van de brug een brugwachter in dienst kon nemen, deze een woning bij de brug kon aanbieden, het onderhoud van de weg en de brug kon betalen en dan nog een behoorlijk geldbedrag over kon houden. Uit stukken in het archief van de Historische Kring Nieuwegein blijkt dat het in de 19e eeuw nog voorkwam dat een brug publiekelijk te koop werd aangeboden, uiteraard met het recht om tol te heffen.

Aan de persoon die vroeger als brugwachter was aangesteld, werden behoorlijk zware eisen gesteld. Uit een instructie voor de brugwachter-tolgaarder van de



Twee brugwachters, de heren Van Driel (links) en Dubbers, in 1977 gefotografeerd voor de oude Doorslagbrug bij de Henkel fabriek. In dat jaar werd de nieuwe Doorslagbrug bij de Noordstedeweg in gebruik genomen en de oude brug afgebroken. Foto: archief HKN

Doorslagbrug uit 1861, opgesteld door de Minister van Binnenlandse Zaken Thorbecke, blijkt dat de brugwachter zich niet alleen dienstbaar en bescheiden moet opstellen, een behulpzame hand moet bieden aan rijtuigen, paarden en vaartuigen die dit behoeven, maar ook verplicht is om van zonsopgang tot zonsondergang de twee bij de brug geplaatste lantaars verlicht te houden en alle dagelijks onderhoud aan de brug, tolboom, tolpalen en lantaarns te verrichten. Als het brugdek door bevrozing of een andere oorzaak glad mocht worden, is hij verplicht daarop zand of as te strooien. Daarbij mag hij nimmer zonder verlof zijn post verlaten, al is hem per jaar vijf dagen verlof toegestaan. Uiteraard moet hij van alle ontvangsten op daglijsten een register bijhouden en de ontvangsten gelden eenmaal per maand afdragen aan de ontvanger der Registratie en Domeinen te IJsselstein. Zo zie je dat een brugwachter in vroeger tijden een verantwoordelijk en eerzaam, maar zeker geen gemakkelijk beroep was.

In 2015 is de centrale bedieningspost verhuisd naar het gebouw van de Gemeentewerf, met uitzicht op het Merwedekanaal. Toen is ook de bediening overgegaan naar ODV Maritiem, die werkt voor Rijkswaterstaat en de Gemeente. “Wij vragen de schippers wel eens naar ons te zwaaien als ze langs varen”, zegt Paula,

“maar wij kunnen ze van hieruit wel zien, maar zij ons niet helaas. Schippers zijn vaak van mening dat zij voorrang moeten krijgen bij het passeren van een brug want, zo wordt er geredeneerd, de vaarweg was er eerder dan de brug. Bovendien zorgt het vervoer van goederen per schip ervoor dat er minder wegverkeer is en dus minder files.”

Overigens zijn er nog twee beweegbare bruggen in Nieuwegein-Zuid, de Oranjebrug en de Amaliabrug. Deze worden bediend door een vrijwilliger bij de nabijgelegen Museumwerf, die op telefonische afroep deze bruggen bedient en tevens als havenmeester fungeert.

“Eigenlijk heb ik nog één wens”, vertelt Paula. “Bij evenementen zoals de avondvierdaagse, als de bruggen voor langere tijd gesloten moeten blijven en het waterverkeer daardoor gestremd wordt, zouden we graag vooraf overleg willen hebben met de organisatoren om bepaalde dingen door te nemen en af te spreken. Nu weten we vaak niet wie we kunnen bellen als er zich een probleem voordoet. Neem even contact met ons op, een telefoontje is voldoende”, aldus Paula. Waarvan akte.

Scheepswerf Gebroeders Buitenweg breidt uit

Ab Mooij, Fie van Egmond-Buitenweg en Jaap Boersema.

De oorspronkelijke werf van Buitenweg zat op de Helling midden in het dorp Vreeswijk. Een straatnaambordje herinnert daar nog aan. Uitbreiden was daar niet mogelijk, waarop David Buitenweg op 13 januari 1899 een vergunning vroeg en kreeg om een nieuwe werf te starten op de plek waar nu de Museumwerf is. Door het plotselinge overlijden van David had zijn broer Abraham vanaf het begin de leiding op de nieuwe locatie. In 1936 namen zijn zonen de werf over en werd het scheepswerf "Nooit gedacht" van de Gebr. Buitenweg.



De firma Van Hees met een vestiging aan de Bongenaar voert de uitbreiding in de jaren vijftig uit. Er moet flink geheid worden. Op de achtergrond zien we het voormalige schippersinternaat. In de boomgaard rechts wordt nadien het bedrijf van Van Loon gevestigd.



Om de nieuwe hellingbanen aan te kunnen leggen werd er eerst gebaggerd. De baggermolen KROMME RIJN van de firma Smeulders aan de Bongenaar werd ingezet. Op de plank: Hannes van Raaij, met links de zandbulten van Vlerk-Zwitink en rechts het schippersinternaat. Er werden damwanden geslagen en er ontstond een bouwput, die leeg gepompt werd. Na het beton storten werden de rails aangebracht



Op de foto zien we o.a.: Andries van der Vlerk, Gerard Buitenweg, Jan van Raaij, Hannes van Raaij. Op de achtergrond: Van Hees Sr., Herman Buitenweg, dochter van Van Hees en bij de heistelling de zonen van Van Hees. Van Hees was ook een echt familiebedrijf (namen zijn 'geleverd' door Fie (Sophie) Buitenweg, die nog steeds op de werf woont met haar man Bep van Egmond).

Op de foto wordt de laatste hand gelegd aan de uitbreiding van de werf. De nieuwe helling telde acht hellingwagens (voorheen vier stuks). De breedte tussen de banen was 7 meter. Er konden nu kempenaars (50 x 6,60 m) gehellingd worden. Begin vijftiger jaren was dat een 'groot schip'. Bij een latere uitbreiding is er aan elk uiteinde nog een hellingbaan bijgekomen, waardoor het mogelijk werd om Dortmunders te helling. Een scherp schip van 73 meter was wel de uiterste lengte.



De werf rond 1975, met o.a. de AMICITIA waarop Mooij toen schipper was. Bij de oud ijzercontainer staat oom Janus Buitenweg, die controleerde elke dag na werktijd of er niets weggegooid was wat volgens hem nog gebruikt kon worden. De ponton met hijstuig voor de wal en ook een onderlosser zijn door de werf zelf gebouwd. De onderlosser werd na werktijd volgestort met bagger uit het hellinggat. Het bakje werd na zonsondergang met het eigen sleepbootje (de PLOF) richting de Bongenaar gesleept en dumpte onderweg de lading... Foto: Ab Mooij. Ook was kort hiervoor de hoek van de kade afgeschuind. Voorheen kon een schip van max. 67 m het gat in. I.v.m. de schaalvergroting van de Vreeswijkse vloot zoals de AMICITIA van 73 m werd de kade aangepast zodat er een schip van deze afmetingen gehellingd kon worden.



Op de foto met hoed: J.G. van Hees en echtgenote met kind.

Vreeswijk tijdens de Tweede Wereldoorlog

Tekst en foto's: Go van Hoeven-Zwitink

Go van Hoeven-Zwitink vertelt over de herinneringen die zij aan de oorlog heeft.

In september 1939 werd de mobilisatie afgekondigd.



Het agentschap van de bank was gevestigd bij boekhandel Kleijn bij de Dorpskerk. De Schippersbeurs in Vreeswijk zat hier ook met Kleijn als beursmeester.

Na de mobilisatie werd er geld van de spaarbankboekjes gehaald en mijn moeder ging flink aan het hamsteren. Bij de Beatrixsluis huurden we een groot stuk land, waar mijn vader aardappels, groenten en bruine bonen ging verbouwen.

10 mei 1940

Het was stralend weer. Al dagen had het gegonsd van de geruchten, maar daaraan raakte we gewend. 's Morgens om ongeveer 5.00 uur hoorden wij de vliegtuigen en klonken er schoten. Gelijk werden er bij ons thuis maatregelen getroffen. Voor iedereen werd een washandje met geld klaargemaakt en op ons hemd gespeeld. Alle kinderen droegen al naamplaatjes, die we op school hadden gekocht.



De familie Zwitink woonde in het middelste huis op no. 33 tussen C. Jamin en Wammes.

11 mei 1940

De volgende dag probeerde iedereen toch weer aan het werk te gaan. Mijn vader ging zand zuigen op de Lek. De zuiger had een vijftal eigenaren: Nicolaas Zwitink, Jan Westland, Luitzen Zwitink, Joseph van der Linden en de familie Van der Vlerk (Andries, Hendrik en Marie).

De voorraadschuur richtten mijn vader en buurman Wammes in als schuilkelder. Daarom werd op het dak een lading zand aangebracht. Toen de vijf oorlogsdagen voorbij waren, werd voor ons een grote zandbak gemaakt, gevuld met dat zand.

12 mei 1940

Onze voorkamer op Dorpsstraat 33 werd gevorderd door het Nederlandse leger. Zij legden er een telefoonleiding aan. Hoge officieren hielden daar de kaarten bij. Ze sliepen om de beurt op de grond.

13 mei 1940

Er zaten veel militairen op de stoepen van de Dorpsstraat. Ook bij ons voor de deur. Ze kwamen uit de loopgraven van de Grebbeberg in Rhenen. En hadden zich teruggetrokken. Zij waren moe, vuil en teleurgesteld. Mijn moeder gaf ze water om zich te wassen, eten, koffie en thee. Enkelens zaten te slapen tegen de muur van ons huis. Het was nog vroeg in de morgen, maar Janny- mijn jongste zus- en ik moesten het bed uit van moeder. Want daar moesten volgens haar, en wij vonden dat ook, de militairen in slapen. Die militairen hebben nog hard gelachen, toen moeder eerst nog even de bedden



Zandzuiger DE ONDERNEMING (collectie Go van Hoeven)

wilde verschonen. Een paar uur later viel één van hen van de trap. We schrokken verschrikkelijk; we dachten dat er een bom op ons huis was gevallen. Toen zij moesten vertrekken kreeg mijn moeder een zilveren vork en lepel, waarschijnlijk meegenomen uit het huis van de burgemeester van Rhenen. Deze zijn later helaas "zoek geraakt" in het bejaardentehuis in Vreeswijk, waar mijn moeder toen verbleef.

14 mei

Het werd erg spannend. 's Avonds moesten Cor, Janny en ik aangekleed in de vroegere bedstee proberen wat te slapen. De groten bleven allen wakker en luisterden de hele nacht naar de radio. Die radio hadden we in 1938 gekocht, toen Beatrix gedoopt werd. Er waren nog maar weinig radio's in de buurt. De hele dag kwamen mensen binnenlopen of er misschien al wat nieuws was.

15 mei

De berichten werden steeds ongunstiger. Nederland was niet voorbereid op zo'n overmacht.

's Middags kwam het bericht van de capitulatie. De mensen liepen huilend op straat. Moeder ging in de keuken zitten bidden. Wat hing ons boven het hoofd? De zon ging roodgloeiend onder.

Binnen enkele weken gingen bepaalde artikelen op de bon. Tin en koper moesten worden ingeleverd. We hadden een tinnen vaas met een deuk erin, alleen die werd ingeleverd. De rest werd onder de vloer verstopt. Radio's hoefden pas in 1942 te worden ingeleverd. Onze radio werd niet ingeleverd, maar iedere keer voor de dag gehaald als radio Oranje uitzond.



De ramen moesten verduisterd worden. Ook waren er veel mensen die de ramen met band beplakten tegen het springen als er dichtbij bommen zouden vallen. Hoewel het verboden was, gingen we vaak de boer op om melk te halen in Lopik. Moeder kon bij verschillende boeren kaas kopen. Dit was natuurlijk ook



Kansel Dorpskerk in Vreeswijk (archief Bram Buitenweg)

verboden dus de kaas werd bij aankomst onder de kamervloer verstopt. Toen er een kaas tevoorschijn gehaald werd, waren er van vijf kazen door muizen stukjes afgesnoept. De kazen werden goed uitgesneden en op de vliering verstopt.

Vaak waren er geruchten dat we zouden moeten evacueren, vanwege de kans op inundatie. Dan werden serviezen, bestek en andere zaken ook onder de vloer verstopt.

Vader had met de banden van Jannie's autopet een evacuatiekar gemaakt. Met deze kar hebben vader en ik in de winter van 1944-1945 antraciet geruild voor tarwe bij boer de Water. Dit was een angstig avontuur. Het vroor hard en er lag veel sneeuw. Het was spiegelglad. Ook was er alleen het licht van de sterren. De tarwe werd in de koffiemolen fijn gemalen en daarna in de oven van het keukenfornuis tot een brood gebakken.

Nadat DE ONDERNEMING, getrokken door een sleepbootje, in de voorhaven van de Beatrixluis kapseisde, werd er een met antraciet gestookte gasgenerator ingebouwd. De gasgenerator was verplicht omdat DE ONDERNEMING gevorderd was om zand te leveren. Ze kregen ruim voldoende antraciet voor de generator. Meestal werd er gesaboteerd (de generator werd bewust onklaar gemaakt) waardoor er soms antraciet overbleef om thuis een avondje warm te zitten.

Op een zondagmorgen, toen we in de kerk zaten, kreeg de dominee van de koster een briefje aangereikt. Tussen de regels van de schriftlezing door zei de dominee: "Het is beter dat de schippers NU

de kerk verlaten via de achterdeur en zich verspreiden."

Ook kwam een keer de burgemeester met een Duitse soldaat aan de deur met de mededeling dat er schippers nodig waren. Hij voegde eraan toe: "Uw man is zeker niet thuis?" Het was toen makkelijk voor mijn moeder om te zeggen dat mijn vader op de Lek zat, terwijl hij achter in de schuur was.

Op een dag deed vader heel geheimzinnig: hij had een pakje uit het water gevist. Moeder maakte het open. Er bleek een grote hakenkruisvlag in te zitten. Ze knipte het hakenkruis eruit en deze werd in de kachel verbrand. Diezelfde avond had ik een mooie rode blouse aan, door zus Ali gemaakt..

Ik was hard gegroeid en had geen fatsoenlijke jurk meer. Moeder nam me met het oliebootje van Lenten mee naar Utrecht.

We gingen naar een bekende winkel: firma van der Werf, Bakkersstraat, hoek Steenweg. Moeder begon heel voorzichtig iets uit te pakken: een zakje bruine bonen, wortels, bieten en een potje zelf geschudde boter. Heeft u misschien een lapje voor een jurk voor mijn dochter, ze is overal uitgegroeid. Dat was wel te regelen. Ik werd op de uitkijk gezet en na een half uur wachten kwam de vrouw terug met een paar meter gekleurd katoen. We betaalden vlug en gingen weer terug, twee uur varen met hetzelfde bootje. Dat mijn moeder dit bijzonder vond, blijkt omdat ze de jurk altijd voor mij heeft bewaard. Ik heb hem nog steeds.



Oliebootjes van firma Lenten (archief Jaap Boersema)

Zo af en toe kon je suikerbieten kopen, die mijn moeder in de wasketel goed afschrobde en waste. Dan moesten wij om de beurt raspen. Het werd gekookt en dan hadden we stroop. De pulp werd gedroogd en half gemengd met tarwemeel, zodat er brood van gebakken kon worden.

Tewerkstelling in Duitsland

Mijn oudste broer Henk was 22 jaar en een van de eersten, die een oproep kreeg om in Duitsland te gaan werken. Onderduiken was er niet bij. Had hij geweigerd, dan was een ander familielid naar Duitsland gestuurd.

's Morgens vroeg op de aangegeven datum vertrok hij per trein naar het opgegeven adres in Duisburg. Hij moest zich op een scheepvaartkantoor melden. Ze wisten daar nergens van, maar de volgende dag hadden ze al een schip voor hem ge-

vonden. Hij kwam terecht op een behoorlijk groot schip, als knecht. De schipper en zijn vrouw waren beste mensen. Ze hadden een dochttertje van een jaar of vijf. Zij raakte erg op Henk gesteld. Henk was vrij om 's zomers te gaan zwemmen; als hij van het schip af dook, gilde Rosemarie het uit. Ook had Henk een eigen vooronder met een kacheltje.

Toen we in de Zuiderstraat woonden werd mijn moeder ziek. Op een dag kwam Henk heel onverwachts achterom lopen. Het schip lag in Rotterdam. Henk mocht een dag naar huis nadat hij de schipper had beloofd terug te komen. Een volgende reis zijn mijn moeder, zus Janny en ik op een snikhete dag naar Rotterdam geweest en konden we in een haven Henk bezoeken en het schip bekijken. Ook heeft Henk tijdens deze verplichte werkperiode de mogelijkheid gekregen om een Rijnpatent te halen. De schipper

was met hem mee geweest naar kantoor. Toen de directeur van de scheepvaartonderneming overleed en werd begraven, gingen de schipper en Henk zelfs naar de begrafenis. Ze hadden een mooie dag gehad met volop eten en drinken!

Toen het duidelijk werd dat Duitsland ging verliezen, stapte Henk van boord. Hij ging lopend richting Nederland. Uiteindelijk kwam hij in Oosterhout aan. Het Zuiden was al eerder bevrijd. Henk werd daar liefdevol opgevangen door een familie met dochters. Deze mensen zijn later nog wel eens in Vreeswijk op visite geweest.

Mijn zus Hieke was getrouwd met Bertus Lenten en zij voeren op een kustvaarder. Mijn broer Cor was bij hen aan boord als kok. In december 44 of begin januari 1945 reed er midden in de nacht een grote vrachtwagen de Zuiderstraat in. De aanwezige mannen zochten snel hun schuilplaatsen op. De bel ging. Gauw werd er beraadslaagd, terwijl de bel al voor de tweede keer ging. Moeder keek uit het slaapkamerraam en tot ieders verbazing stonden Hieke en Bertus voor de deur, terwijl wij niet beter wisten of ze waren in Delfzijl.

Bertus moest onderduiken en Hieke verwachtte haar eerste baby. Bertus had verschillende flessen jenever moeten geven om mee te mogen met de vrachtwagen. Ook hadden zij in de provincie Groningen twee mud tarwe geruild en gekocht. Deze vrachtwagen bleek vol te zitten met smokkelwaar. Zogenaamd durfde de chauffeur maar met één mud tarwe de brug in Kampen over, maar hij zou beslist de volgende reis het tweede mud tarwe op ons adres afleveren. Je begrijpt dat wij deze man nooit meer terug gezien hebben.



Voor zijn vertrek in 1943 werd er nog een familiefoto gemaakt. We zien v.l.n.r. Ali, Henk, Janny, Hieke, Go en Cor.

Bertus die de vrijheid gewend was, dook niet onder. Hij informeerde eens goed in Vreeswijk wat er voor Duitse militairen waren. Tot ieders verbazing trok hij zijn kapiteinsuniform van de kustvaart aan en ging rustig de straat op. Duitse militairen - het waren allemaal jonge jongens - salueerden voor hem en Bertus salueerde terug. Hij werd zelfs zo brutaal dat hij op de fiets de Beatrixsluis overging om bij een boer te gaan schilderen. Zijn vader had een zaak in scheepsbenodigdheden en had nog wat verf. Terug bracht hij dan eieren, boter en kaas mee. De soldaten op



Buithaven in Delfzijl (archief Jaap Boersema)

de Beatrixsluis sprongen ook voor hem in de houding.

De bevrijding

Cor was geïnterneerd op de kustvaarder. Na de oorlog gingen deze schepen naar Engeland, omdat het personeel gezuiverd moest worden. Iedereen die aan boord was geweest op deze kustvaarder werd zuiver verklaard. Daarna kwamen ze via Rotterdam weer naar huis. Mijn broer ging weer varen als vrij man. We hadden op een dag in juni '45 een teken van leven van zowel Henk als Cor gehad. Toen was voor ons de oorlog echt afgelopen. Witte bloem werd per schip in Delfzijl aangevoerd uit Zweden en over het land verdeeld.

De plaatselijke bakkers kregen brandstof voor de ovens. De volgende dag kon ieder zijn portie halen en met zelfgeschudde boter smaakte dit geweldig. Het brood



Voedseldroppings

werd dus niet, zoals wordt gezegd, door de Halifax-bommenwerpers uitgewooid.

Vader werd op 1 mei opgeroepen om voedsel te gaan varen met DE ONDERNEMING.

Nu waren er natuurlijk geen problemen met de gasgenerator!!! De bemanning mocht aan boord zoveel eten als ze wilden, maar ze mochten als ze met verlof even naar huis gingen niets meenemen. Vader was altijd erg mager, maar toen was hij in een paar dagen gegroeid.

Op een dag kreeg hij verlof om even naar huis te gaan. Hij heeft toen stiekem twee repen chocolade meegenomen. Een reep voor een zieke buurman (dhr. Kroon) en één reep voor ons.

Dagenlang trokken er Duitse soldaten over de Handelskade, meestal lopend en sjokkend. Ze zagen er armoedig uit. We mochten er niet naar gaan kijken, want ze konden misschien nog wel eens schieten. En toen kwam op 5 mei laat in de middag eindelijk het

bericht: De Duitsers hebben zich overgegeven. De vlaggen gingen uit. Familie en burens vlogen elkaar om de hals. We waren ontzettend blij. Je mocht naar buiten als je wilde, je mocht zingen.

's Avonds gingen we met groepjes jongelui hossend de straat op. We wisselden elke keer van groep. Geen drank, geen gebak, zelfs geen glaasje limonade maar wat waren we allen opgelucht en blij. Dit was een echt feest!

Gelijk na de oorlog, toen de explosieven verwijderd waren uit de kolken van de Beatrixsluis, heeft mijn vader met DE ONDERNEMING het zand uit de westelijke kolk weggezogen.

DE ONDERNEMING heeft nog jarenlang dienst gedaan; mijn broer Henk voer erop als schipper. Mijn vader had in 1926 een zandschip gekocht, met eigen losinstallatie, de EBEN HAËZER. Dit schip is tijdens de oorlog voor een vriendenprijs verkocht en in de Biesbosch gebruikt door onderduikers.



DE ONDERNEMING in 1938 bij de werf. (archief mevrouw Van Zutphen)

Activiteiten

Historische Kring Nieuwegein

Expositie "Waterwegen" (gezamenlijk thema van de 3E's)

Nog t/m 10 september 2017 in Museum Warsenhoek

Nieuwegein kent een grote diversiteit aan waterwegen: oude, soms verdwenen watergangen, gegraven kanalen uit de middeleeuwen en uit recentere tijden. Soms voor de afwatering uit veengebieden, soms als verbinding tussen steden en voor het vervoer van grondstoffen. De waterwegen werden en worden ook gebruikt voor activiteiten. Zo werden op het Amsterdam-Rijnkanaal in Jutphaas roeiwedstrijden gehouden tussen studententeams (beter bekend als de Varsity) en in het vroegere Vreeswijk zijn er activiteiten in en rond de sluizen. Van de Varsity zijn foto's en leuke attributen te zien. Er is veel oud kaartmateriaal (o.a. herstel van de dijkdoorbraak bij Vreeswijk, een schouwbrief uit 1323, kaarten van oude rivierstromen etc.), maar ook foto's van vroegere en huidige interessante plekken. Bent u nieuwsgierig geworden, kom dan naar het museum.

Bezoek aan Forteiland Pampus.

Zaterdag 16 september 10.30 – 14.30 uur

Expositie Exposities "Wijken in Nieuwegein: Jutphaas en Wijkersloot - Vreeswijk, Zandveld, Hoog-Zandveld, Lekboulevard en Klaphek"

Van zondag 24 september t/m 7 januari 2018 in Museum Warsenhoek

Vanaf 24 september 2017 t/m 6 januari 2019 worden achtereenvolgend exposities gehouden over de wijken in Nieuwegein. Er wordt aandacht besteed aan o.a. architectuur, opgegraven vondsten, wijkcraden, ontstaan van de wijken, filmpjes. Er zullen bij diverse wijken ook maquettes te zien zijn. Ongeveer om de 2,5 maand wordt gewisseld, zodat er steeds nieuwe wijken te zien zijn. Er wordt begonnen met Jutphaas-Wijkersloot, Vreeswijk, Zandveld/Hoog-Zandveld, Lekboulevard en Klaphek.

Kunstexpositie Keramiek van Nora Batens

Zondag 1 oktober tot 2018 in Museum Warsenhoek

Foto-expositie **"Oudheden langs de Nedereindse Wetering"**

Zondag 15 oktober tot 2018 in Museum Warsenhoek

"De eerste Nieuwegeiners...?"

Lezing over de opgravingen in Het Klooster (in samenwerking met de Tweede Verdieping")

Donderdag 26 oktober, 20.00 uur in bibliotheek de Tweede Verdieping in het Stadhuis

(Voor actuele informatie: www.museumwarsenhoek.nl)

Vreeswijks Museum

Expositie "Waterwegen" (gezamenlijk thema van de 3E's)

Vanaf zaterdag 17 juni 2017 in het Vreeswijks Museum:

Bouw van de 3e kolk van de Beatrixsluis en verplaatsen van de verdedigingswerken langs het lekkanaal.

Fietstocht langs de verdedigingswerken in Nieuwegein met als startpunt Fort Vreeswijk

Zaterdag 26 augustus 2017, 14.00 – 17.00 uur

(zie voor inschrijven www.hetvreeswijksmuseum.nl).

Museumwerf Vreeswijk

Themazondagen op 2 juli en 6 augustus

Op de Museumwerf over verschillende thema's ('binnenvaart, werf, water' ...).

Werfweekend "Bienvenue op de Museumwerf"

Zaterdag 2 september van 10.00 – 17.00 uur en op zondag 3 september van 12.00 - 17.00 uur op de Museumwerf

Het Werfweekend is een gezellig kijk- en doeweekend voor mensen van 3 tot 103 jaar, en is dit jaar in Franse sfeer. Er zijn activiteiten zoals het spelen van pétanque, het bakken van crêpes, er is een stand van de Vreeswijkse Dagwinkel met allerlei Franse specialiteiten. In ons Theehuys kunt u genieten van heerlijke Franse wijn. Op het werfterrein komt u ook nog wat rijdend Frans erfgoed tegen zoals de Traction Avant en de Méhari. Muziek is er ook. Onze trekzakspeler Wouter Kuyper geeft acte de présence met onvervalste Bretonse muziek. Natuurlijk speelt een Frans scheepstype: de Spits, een hoofdrol. U kunt er op de Museumwerf over lezen. Daarnaast kunt u kijken naar de film Passage over vaartochten van verschillende Spitsen door Frankrijk.

Het Utrechts Statenjacht in onderhoud

Tweede en derde week van oktober op de Museumwerf

Rond de komst van deze reconstructie van een 18e eeuwse transportjacht - destijds voor hooggeplaatste personen - worden activiteiten georganiseerd zoals lezingen en rondleidingen. De invulling is nog in volle gang. (Houdt u onze site in de gaten: www.museumwerf.nl).



Jos Scholman

Uw totaalpartner op het gebied van Infra, Sport en Groen

Jos Scholman is een aannemingsbedrijf in de grond-, weg- en waterbouw en sport- en cultuurtechniek. Een hele mond vol voor dat wat we doen, namelijk alles op het gebied van Infra, Sport en Groen. We gaan geen uitdaging uit de weg en realiseren met vele vakbekwame medewerkers tal van prachtige projecten.

Hoofdvesting:
Morsebaan 1, 3439 NA Nieuwegein

Postadres:
Postbus 1458, 3430 BL Nieuwegein

Tel.: 030-6044282
info@josscholman.nl

VOLG ONS OOK OP:    

josscholman.nl



Museum Warsenhoeck

MUSEUMWERF
VREESWIJK
DE PLAATS VOOR DE HISTORISCHE BINNENVAART



HET VREESWIJKS MUSEUM

Uitgave van de
drie erfgoedinstellingen in Nieuwegein
Jaargang 39 - Nummer 4 - 2017

Cronyck de Geyn



Colofon

Cronyck de Geyn is een gezamenlijke uitgave van de 3E's: de drie erfgoedinstellingen in Nieuwegein

ISSN 1384-7139

Redactie

Renée Blom, eindredacteur

Jaap Boersema

Wolfgang Herrlitz

Ben Remie

Loes Slooten

Ton Vis

Contact

cronyckdegeyn@museumwarsenhoeck.nl

Vormgeving

Michiel Ridderikhoff

info@desktop-publisher.nl



Mede mogelijk gemaakt door de gemeente Nieuwegein

Niets van deze teksten mag geheel of gedeeltelijk worden vermenigvuldigd, worden opgeslagen in een geautomatiseerd bestand en/of openbaar worden gemaakt op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever (de drie erfgoedinstellingen in Nieuwegein) p/a Geinoord 11, 3432 PE Nieuwegein.
©Copyright de drie erfgoedinstellingen in Nieuwegein

Losse nummers € 2,50

Redactioneel

Beste lezer,

U heeft alweer het laatste nummer van dit jaar in handen. Ook deze keer is het gelukt het magazine te vullen met leuke, informatieve en heel verschillende verhalen. Mede dankzij het groeiend aantal gastschrijvers. De redactie is dan ook erg blij dat steeds meer mensen ons weten te vinden. Zo hebben we deze keer een uitgebreider verhaal over de opgravingen in Het Klooster, geschreven door mensen van RAAP en BAAC. Ook treft u een artikel aan over de sluis in de Doorslag geschreven door een bestuurslid van het hoogheemraadschap. En een persoonlijk verhaal van Rini Valkenburg, die schrijft over haar vader als schipper in de Tweede Wereldoorlog. Stuk voor stuk mooie verhalen, waar we er graag meer van krijgen.

Redactieleden en schrijvers gezocht

Heeft u een tip voor een onderwerp of wilt u zelf een keer een artikel schrijven, laat het ons dan weten door een mail te sturen aan de redactie. Maar misschien vindt u het ook leuk om 4x per jaar mee te denken over de inhoud van dit magazine, om schrijvers te zoeken voor onderwerpen of bent u goed in het redigeren van artikelen, dan verwelkomen we u graag als lid van onze redactie. Zie colofon voor ons mailadres.

Namens de gehele redactie wens ik u allen, zoals altijd weer, veel leesplezier!

Renée Blom (eindredacteur)

Inhoud

Redactioneel	70
Jutphanezen en het samengaan met Vreeswijk tot Nieuwegein <i>Loes Slooten-Glimmerveen</i>	71
Slag bij de Vaart <i>Jacques Lemmink</i>	74
6000 jaar Nieuwegein <i>K. Leijnse (BAAC) / H. Molthof (RAAP)</i>	78
Joseph Valkenburg, Vreeswijkse schipper in WO2 <i>Rini Valkenburg</i>	81
Activiteiten	85
Scheepswerf Gebroeders Buitenweg breidt uit <i>Ko de Vries, Jaap Boersema en Cisca de Ruiter</i>	86
De sluis in de Doorslag <i>Jan Reerink, bestuurslid Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden</i>	88

Jutphanezen en het samengaan met Vreeswijk tot Nieuwegein

Loes Slooten-Glimmerveen

Dit is het derde en laatste artikel over het samengaan van Vreeswijk en Jutphaas tot Nieuwegein in 1971 en de sfeer waarin dit plaatsvond. In het eerste artikel werd een algemeen beeld geschetst (Cronyck de Geyn nr. 1 2017), in het tweede artikel werd de opstelling van Vreeswijk(ers) in beeld gebracht (Cronyck de Geyn nr. 2 2017) en in dit laatste artikel wordt ingegaan op de reacties en de situatie in Jutphaas.



Zicht op de Dorpsstraat en de Rijnhuizerbrug, archief Historische Kring Nieuwegein, 1967.



Jutphaas, Dorpsstraat, archief Historische Kring Nieuwegein, 1967.

In Jutphaas is het besluit om akkoord te gaan met de samenvoeging met Vreeswijk tot de gemeente Nieuwegein, later genomen dan in Vreeswijk.

Volgens Piet Daalhuizen, een Jutphanees en één van de oprichters van de Historische Kring Nieuwegein, had dit te maken met een discussie binnen de gemeenteraad van Jutphaas over de financiële toestand van beide gemeentes. Hierbij werden de belangen afgewogen.

“Vreeswijk had allerlei voorzieningen, zoals zwembad Watergein, instructiebad Pinguin en een sporthal, in tegenstelling tot Jutphaas waar bijna geen voorzieningen aanwezig waren. Daar stond tegenover dat Jutphaas financieel gezonder was.”

De Jutphase bevolking stond niet afwijzend tegenover het samengaan. Piet geeft drie mogelijke verbanden aan die deze houding kunnen verklaren.

Ten eerste is Jutphaas al lange tijd een forenzendorp waarvan driekwart van haar bewoners buiten de gemeente werkte. Van dit gegeven zou het kunnen zijn dat Jutphanezen niet zo sterk aan hun eigen ‘dorpsgevoel’ gehecht waren. In Vreeswijk

was sprake van een sterkere saamhorigheid, een dorpsgevoel omdat bijna alle bewoners werkzaam waren in het eigen dorp of in de Persilfabriek die nabij de grens met Vreeswijk lag. Vreeswijk was een schippersdorp.

Ten tweede had Jutphaas al een paar eerdere grote grenswijzigingen meegemaakt en raakte daarom niet zo snel “ondersteboven” van een nieuwe wijziging van de grenzen. (zie artikel “Nieuwegeins voorgediedenis in vogelvucht” van Jacques Lemmink, in Cronyck de Geyn nr. 1, 2017, het eerste artikel in deze reeks van drie artikelen over het samengaan van Vreeswijk en Jutphaas tot Nieuwegein.) In 1954 ging een heel stuk van Hoograven en het latere Kanaleneiland van Jutphaas grondgebied over naar Utrechts grondgebied. In dit gebied was ook industrie gevestigd, zoals scheepswerf de Liesbosch en de Haka (de Handelskamer).

Ten derde was in Jutphaas niet zo sterk sprake van een eensgezind dorpsgevoel omdat het was opgesplitst in verschillende delen. Zo was daar de oude dorpskern aan de huidige Herenstraat (voormalige Dorpsstraat), het gebied van Huis de Geer, het gebied rondom het Kerkveld

en de grote boerenwijken aan de Nieuweindseweg en Overeindseweg. De boerengemeenschap was strak georganiseerd in bedrijfsverenigingen. Zo had je er de Katholieke boerenbond en de Protestantse Christelijke boeren- en tuindersbond.

Na het samengaan van de twee gemeentes ontstond er veel discussie over de vestigingsplaats van het ‘hoofdkantoor’ van bepaalde organisaties. Een voorbeeld hiervan zijn de Kruisverenigingen. In deze discussies kwam de strijd tussen Vreeswijk en Jutphaas duidelijk tot uiting. De Vreeswijkse organisatie ‘eiste’ dat het hoofdkantoor van de gefuseerde wit-gele Kruisorganisatie in Vreeswijk kwam.

Ze kwamen te zitten in een pand aan de Verlengde Dorpsstraat, een oud herenhuis, dat in feite toen al te klein was. En dat terwijl in Jutphaas op het Drillveld een gloednieuw Kruisgebouw stond met voor die tijd een moderne inrichting en met erboven wooneenheden voor de wijkverpleegsters. Piet Daalhuizen: “Dat pand is verkocht en er moest maar een autogarage in komen.”



Gezicht op het pand van familie Bontje op de hoek Nedereindseweg-Kerkveld (Westzijde), archief Historische Kring Nieuwegein, 1971.



De Overeindseweg, gezien in oostelijke richting vanaf de plaats waar de rondweg van het eerste fort zicht splitst. Dit wegvak is sinds 1982 afgesloten. Archief Historische Kring Nieuwegein, 1971.



Overeindseweg ter hoogte van het tweede fort, links is nog net de fortgracht te zien. Links op de achtergrond de boerderij van de familie Spithoven. Archief Historische Kring Nieuwegein, 1971.



De 'witte boerderij' van Jan (later zoon Jacob Bontje), de zuidelijke gevel; vermoedelijk gebouwd in de 17e eeuw. Afgebroken ca 1960. Archief Historische Kring Nieuwegein, 1960.

Het gevolg was dat men enkele jaren later een nieuw pand heeft moeten bouwen aan de Zoutkamperschans.

"Het Cals College is opgericht als de eerste grote scholengemeenschap voor katholiek voortgezet onderwijs. Er werd nadrukkelijk gezocht naar een bouwplek voor de nieuwe school die precies halverwege Jutphaas en Vreeswijk zou liggen. Daarom staat het Cals College op de plek waar het nu nog is."

Bij de eerste gemeenteraadsverkiezingen voor Nieuwegein was er strijd binnen de verschillende politieke partijen over de samenstelling van hun kandidatenlijsten. "De partij die het grootste was in Jutphaas zei dat de lijsttrekker een Jutphanees moest zijn en andersom gold dit voor Vreeswijk. Vervolgens moest de nummer twee op de lijst dan weer uit de andere kern komen. Zo werd het eindeloos 'uitgemikt'. Er moest in ieder geval sprake zijn van een eerlijke verdeling. Het gevolg

was dat er in die tijd een nieuwe politieke partij is opgericht die vond dat je gelijk moest streven naar de vorming van één gemeenschap. Dat was de partij 'Nieuwegein Nu'. Die partij kwam met twee zetels in de gemeenteraad; overigens met één Vreeswijker en één Jutphanees."

In de gemeenteraad is op een bepaald moment gediscussieerd over de oprichting van een Cultureel Centrum. Ook hier speelde weer de 'strijd' over de vestigingsplek. Uiteindelijk werd het Veerhuis het eerste Cultureel Centrum van Nieuwegein. Dat kwam in Hoog Zandveld te staan omdat dit minder gevoelig lag dan wanneer het in Vreeswijk zou zijn gebouwd.

Protesten vanuit de Jutphase bevolking over de samenvoeging zijn er niet of nauwelijks geweest. Boerenbedrijven die weg moesten om plaats te maken voor woningbouw werden geadviseerd door

hun land- en tuinbouworganisaties. De onderhandelingen met de verschillende boeren waren nooit openbaar en ook van deze kant kwamen dan ook geen protesten naar buiten.

De grote boerenbedrijven lagen aan weerszijde van de Nedereindseweg. "Waar nu de Plus Supermarkt is, stond boerderij Bontje. Dit was de oudste boerderij van Jutphaas. Ongelooflijk dat ze die hebben laten slopen. De boerderij was zo groot als het hele huidige winkelcentrum."

Voorafgaand aan de bouw van zwembad Merwestein is er behoorlijk wat discussie geweest over de al aanwezige zwembaden. Zwembad Watergein in Vreeswijk vond men te klein voor het snel groeiende Nieuwegein. Er lagen twee plannen op tafel: Watergein uitbreiden of een nieuw zwembad in Galecop. In Jutphaas waren



Panorama IJsselsteinseweg en een deel van de Dorpsstraat. In het midden de molen 'De Batavier', archief Historische Kring Nieuwegein, 1960.

de bewoners hier niet zo bij betrokken, want mensen gingen naar Watergein of naar zwembad de Liesbosch nabij de grens met Utrecht. In Vreeswijk leek er sprake te zijn van de houding 'Aan Watergein durven ze toch niet te komen'. Pas toen in de gemeenteraad werd besloten dat zwembad Watergein dicht moest, kwamen er protesten. Maar toen was het al te laat. Piet denkt dat als er eerder protest vanuit Vreeswijk geweest was, Watergein niet gesloten zou zijn. Dan zou er in Galecop een tweede zwembad zijn gekomen. Uiteindelijk is in de gemeenteraad gestemd over de bouw van een nieuw zwembad Merwestein. Dit besluit werd met een kleine meerderheid aangenomen.

Piet kijkt zelf positief terug op het samengaan van de twee kernen, gezien de voorzieningen die daardoor uitgebreid konden worden. Piet is in 1971 met zijn gezin van Jutphaas naar een huis in Hoog Zandveld, aan de rand van Vreeswijk, verhuisd.

Voor JSV, de voetbalclub van Jutphaas, schreef Piet in het clubblad. Bij zijn verhuizing zei hij dit lidmaatschap op en werd hij lid van de voetbalvereniging Vreeswijk, waarvoor hij het clubblad oprichtte, 'De Vreeswijker'.

"Ik mocht het clubblad wel vol schrijven en klaarmaken maar vanuit het bestuur werd iemand naast mij neergezet (een Vreeswijker) die moest kijken of het wel allemaal door de beugel kon wat ik schreef over de club met zijn veelal Vreeswijkse leden."

Piet schreef in de tussentijd voor het Utrechts Nieuwsblad. Daar merkte hij ook dat hij gezien werd als een Jutphaanees. "Uit Vreeswijk kreeg ik nooit tips voor de krant. Die gingen enkel en alleen naar de Vreeswijkse correspondent. Dat was vanzelfsprekend zo."

Piet is geboren in IJsselstein, in het huis van zijn grootouders, in 1939. Zijn vader was op dat moment in Militaire Dienst en zijn moeder ging voor de bevalling naar haar ouders. Piets ouders hadden zelf een huis in Jutphaas, tegenover de vroegere

brug naar Vreeswijk, aan de IJsselsteinseweg (nu Herenstraat). Hier groeide hij op.

In het grote pand waren twee huizen. In het linker woonde Piet met zijn broers en zussen en ouders. Het adres destijds was IJsselsteinseweg 1A. Nu is het adres Herenstraat 74. Het gezin verhuisde op 19 augustus 1957 naar de Wijnesteijnstraat. Piet weet deze datum nog zo precies omdat hij op die dag ook in dienst kwam bij Douwe Egberts.



Piet Daalhuizen voor de deur van het huis waar hij opgroeide. (Foto: Loes Slooten-Glimmerveen)



Het pand aan de Doorslag waar in het linker huis Piet zijn jeugd doorbracht. (Foto: Loes Slooten-Glimmerveen)

Slag bij de Vaart

*Het ging er Hoeks en Kabeljauws aan toe daar bij Jutphaas en Vreeswijk
De slag op die Vaert in 1481-1482*

Jacques Lemmink

Op 13 oktober 1481 vond er in het huidige Nieuwegein een heuse slag plaats. Deze veldslag kwam in oude geschiedenisboeken terecht als de 'Slag bij De Vaart'. Het vijandelijk treffen vormde een onderdeel van de zogeheten Stichtse Oorlog (1481-1483). Op zijn beurt maakte deze gewapende strijd weer deel uit van de langdurige en langslappende Hoekse en Kabeljauwse twisten (1350-1492).

Hoeken en Kabeljauwen

De inmiddels in onbruik geraakte uitdrukking - gebruikt in de titel van deze bijdrage - is van toepassing op een sfeer die als rommelig, lawaaierig en vooral ruzieachtig kan worden omschreven. Ze verwijst naar een ver verleden, waarvan zowel de oorsprong als de naamgeving nog altijd onduidelijk blijven. Het betrof immers een voortdurende, onoverzichtelijke strijd tussen 'partijen', die zich voornamelijk afspeelde in het graafschap Holland. Aanleiding voor de twisten vormde het kinderloos overlijden van de Hollandse graaf Willem IV in 1345. Na zijn dood hadden naast zijn zuster en opvolgster, Margaretha van Henegouwen (1310-1356) ook haar zoon Willem V van Beieren (1330-1389) bestuurlijke macht in het graafschap gekregen. Dat leidde tot een dynastieke crisis tussen moeder en zoon.



Een zogenaamde ridderheraut gehuld in tuniek met het karakteristieke Beierse blauwe-ruitmotief.

Aanhangers van Willem V werden Kabeljauwen genoemd, waarschijnlijk omdat in het familiewapen van het Huis Beieren blauwe ruiten waren verwerkt. Die riepen de associatie op met schubben van een vis. Margaretha's aanhangers werden vervolgens als Hoeken gekarakteriseerd, een afleiding van het Middelnederlandse

hoec ('vishaak'). Met een Hoek viel dus een Kabeljauw te vangen.

Holland

Dynastieke, economische, sociale en politieke factoren speelden afwisselend een rol tussen ruwweg 1350 en 1500. Duidelijke scheidslijnen waren amper te trekken. Bij zeer veel edelen - maar ook in steden - bepaalde de traditie de partijkeuze. Maar feitelijk handelde de strijd vooreerst over de uitoefening van de staatsmacht en werd dit conflict primair uitgevochten binnen de adel. Te midden van deze elite probeerden edelen hun eigen macht en invloed te vergroten.

In een veranderende samenleving, waarin de rol van de adel tanend was, manifesteerde een opkomende burgerij zich steeds meer. Zij keerde zich af van het oude feudale stelsel met zijn clans en adelsvetes, die zelfs resulteerden in persoonlijke vijandschappen binnen één adellijke familie. Al snel mengden de steden zich ook in het conflict. De strijd ging in naam weliswaar om de bestuurlijke macht in Holland, maar zij diende vooral ieders eigenbelang. Elke stad had andere handelsrechten, zoals in bier of in textiel ('laken'). Elke stad was erop uit handelsrechten van andere steden weg te kapen. Geregeld liepen steden en edelen over van het ene naar het andere kamp. Het was dus zeker geen strijd om principes en idealen.

Na het overlijden van graaf Willem VI (1417), veranderde de oorlog in een strijd om de rechten van zijn dochter Jacoba van Beieren (1401-1436) om de opvolging in de graafschappen Holland, Zeeland en Henegouwen. De Hoeken kozen partij voor Jacoba, terwijl de Kabeljauwen de aanspraak op de macht van haar oom Jan VI van Beieren (1374-1425) - prins-bischof van Luik - verdedigden. Deze

tweestrijd, die aanvankelijk werd gekenmerkt door losse, relatief korte gevechten, werd steeds heviger waarbij ook de gewone bevolking steeds meer betrokken raakte. Steden als Leiden en Rotterdam werden wekenlang belegerd. Holland was in opkomst. Het graafschap met zijn vele steden ging het voor de wind. Zij zouden een geduchte concurrent kunnen vormen voor Vlaamse steden. Filips de Goede, landsheer van Vlaanderen, Brabant, Namen en Limburg maakte Jacoba politiek machteloos door haar vertrouwelingen bij haar weg te kapen. Daarnaast was haar financiële positie verzwakt. Hierdoor zat er voor haar uiteindelijk niets anders op dan de graafschappen over te dragen aan haar neef Filips. Met Pasen 1433 deed Jacoba van Beieren dan ook volledig afstand van haar titel als gravin van Holland, Zeeland en Henegouwen. Daarmee kwamen deze graafschappen in handen van de hertogen van Bourgondië.



Filips de Goede van Bourgondië (Dijon 1396-Brugge 1467), stichter van de Orde van het Gulden Vlies. In zijn rol als heer van Nederlandse gewesten voerde hij veel hervormingen in ter bevordering van een centraal bestuur, centrale rechtspraak en centrale inning van belasting voor alle Nederlandse gewesten. Om dit centrale overleg mogelijk te maken, stelde Filips de eerste Staten-Generaal in.

Bourgondië

Met het aantreden van Filips van Bourgondië in 1425, escaleerde de strijd verder. Het hertogdom Bourgondië had zijn macht inmiddels steeds verder uitgebreid naar de 'landen van herwaarts over' (*les pays de par deçà*), zoals de 'lage landen bij de zee' vanuit Bourgondisch perspectief werden genoemd. (Vanuit het noorden gezien werd het stamland van Bourgondië aangeduid als '*les pays de par delà*, de 'landen van derwaarts over'.) Daardoor raakten steeds meer steden uit het noorden van Holland bij de strijd betrokken. Was ten tijde van Jacoba van Beieren de betekenis van hoeken en kabeljauwen al veranderd; tijdens en ná Jacoba werd het een strijd tussen feodale tegenstanders van Bourgondië (Hoeken) en voorstanders van het landsheerlijk gezag van Bourgondië (Kabeljauwen). Ofschoon de namen op den duur verdwenen, zouden in de zestiende eeuw voor- en tegenstanders van een krachtig centraal gezag zich nog lange tijd laten gelden.

Utrecht

De twisten in Holland waaiden over naar 't Sticht (ook wel stift genoemd, waarover een abt of een bisschop als vorst over het wereldlijk gezag beschikte). Al was het in Utrecht tussen 1430 en 1450 relatief rustig gebleven, de strijd tussen de facties bleef broeien. Net als in Holland bestonden in Utrecht partijtschappen, maar die stonden bekend onder andere namen. In 't Sticht stonden in de dertiende eeuw de Lichtenbergers tegenover de Fresingen; in de vijftiende eeuw bestreden de Gunterlingen en de Lokhorsten elkaar te vuur en te zwaard.

Het getouwtrek over bisschopsbenoemingen was meestal het onderwerp waarover het vaakst werd gestreden. De toenemende Bourgondische macht wist samen met de Hollandse Kabeljauwen, David van Bourgondië, bastaardzoon van Filips de Goede, tot bisschop van Utrecht te benoemen (1455). Dit gebeurde ten nadele van de (lokale) feodale Hoekse heer



Meester van Delft, *Drieluik met op het linker zijluik een portret van David van Bourgondië* (Utrecht 1427-Wijk bij Duurstede 1496), ca. 1500. (bron: Collectie Museum Catharijneconvent, Utrecht).

Gijsbrecht van Brederode, die merkwaardig genoeg de voorkeur had van de steden Utrecht en Amersfoort en van bijna alle kapittels van Utrecht. Zo sterk bleek het anti-Bourgondische sentiment.

De nieuwe prins-bisschop, wilde alle dissidenten in zijn gebied onderwerpen. De Eerste Utrechtse Burgeroorlog (1456-1458) was daarmee een feit. Samen met zijn broer Reinoud II, burggraaf van Utrecht, belandde bisschop-elect Brederode in 1470 in het gevang op kasteel Duurstede, de zomerresidentie van grand seigneur David van Bourgondië.

In de periode 1481-1483 volgde de Tweede Utrechtse Burgeroorlog. Deze opstand was echter geen reactie op het Bourgondisch centraal bestuur, maar veeleer een formele oorlog tussen de gewesten Holland en Utrecht, met als inzet David van Bourgondië al dan niet in het bisschoppelijk zadel te houden. Jan III van Montfoort leidde de opstand en kreeg

militaire steun vanuit Gelre van hertog Johan II van Kleef, op voorwaarde dat diens jongere broer Engelbrecht door de paus tot bisschop zou worden benoemd. Strijdpark Utrecht werd later omschreven als het 'staatkundig distelveld' tussen Holland en Gelre. Stadhouder van Holland en Zeeland, de Henegouwer Joost van Lalaing, weliswaar verwant aan de Brederodes, gaf zijn steun aan David van Bourgondië, die met het beleg van Utrecht (1483) als winnaar uit de bus zou komen. Maar zover was het nog niet.

Eerste Slag bij de Vaart

In 1481 vond de eerste slag nabij de Vaart plaats. Het gebied lag strategisch, maar was daardoor ook kwetsbaar. De grillige grens tussen het graafschap Holland en het prinsbisdom Utrecht verschoof regelmatig door politieke en militaire strijd. Dergelijke conflicten zouden feitelijk pas eindigen toen beide gewesten onder Bourgondische controle kwamen te val-

len. Op 10 oktober 1481 werd door David van Bourgondië een huurleger van Hollanders onder leiding van de stadhouder van Holland naar de Lekdijk gestuurd. Om het opstandige Hoekse Utrecht te dwingen David van Bourgondië toe te laten tot de zetel van zijn bisdom, wilde hij de vaarroute naar

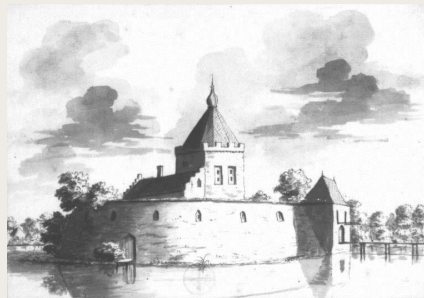


Een leger trekt ten strijde rond 1480. Soldaten bewapend met haecbussen, musketten en kruisbogen en vergezeld van (boeren)wagens met proviand en marketentsters (bron: Detail tekening Hausbuchmeister [Ehrhard van Reewijk?, Utrecht-Mainz], *Schloss Wolfegg* [in het huidige Baden-Württemberg], 'Hausbuch', p. fol. 51v-52r1).

Utrecht afsluiten om zo voedseltransporten naar de stad onmogelijk maken. Vanuit IJsselstein vertrok een Hollands leger naar de Vaart. Het “nedereynde van Jutfaes” werd vervolgens geplunderd en diverse hoeves, hofsteden en huizen van lokale heren werden verwoest, zoals onder meer Rijnenburg, Rijnestein, Rijnhuizen en Vronestein.

Graaf Jan III van Montfoort, die op voet van oorlog verkeerde met de bisschop, ronselde daarop 2.000-2.400 burgers om daarmee de Hollanders te verjagen. Zo kon het scheepvaartverkeer over de Lek open worden gehouden. In sloepen voeren Utrechtse burgervendels de rivier af tot vlakbij Vreeswijk. Via de Utrechtse tolpoort vertrok ook een stoet burgers te voet in de richting Jutphaas, geleid door de Hoekse schepen-burgemeester Jan van Lantscroon met in zijn hand het stadsvaandel. De in de meerderheid zijnde Utrechtse verrasten het Kabeljauwse, bisschoppelijk leger dat slechts bestond uit 1.100-1.400 manschappen en wonnen de slag op 13 oktober. Onder de Hollandse soldaten bleken ook geronselde krijgs mannen met Hoekse opvattingen te zitten. Die waren door Joost van Lalaing gedwongen mee te vechten in deze veldslag. Nadien werd dan ook gesuggereerd dat het moeilijk vechten was met krijgslieden die niet gemotiveerd waren: “Aldus is dick gesien, dat men mit onwilligen honden qualyken hasen vanghen kan.” Bij de Hollanders, die bij De Vaart een gevoelige nederlaag hadden geleden, was sprake van 40 doden en 60 gevangenen. Andere bronnen spreken van wel 220 gevangenen. Naderhand brachten deze krijgsgevangenen voor Utrecht een losgeld op van 20.966 pond, hetgeen de jaarrekening van de stad positief afsloot!

Nog datzelfde jaar werd Eemnes en Westbroek ingenomen. Op 26 december 1481, Tweede Kerstdag, stuurde David van Bourgondië een leger van bijna 5.000 soldaten richting Utrecht om de Domstad in te nemen. Onderweg passeerden zij het dorp Westbroek. Daar hielden de soldaten op een gruwelijke manier huis. Volgens bronnen uit die tijd werd bijna de hele bevolking – zelfs zwangere vrouwen – uitgemoord. Dat was vanaf de stadsmuren van Utrecht goed te zien. In de domstad werden alle noodklokken geluid. Uit woede trok een grote groep



en beveiliging werd het ook mogelijk tol te heffen op passerende schepen. De exacte ligging van het kasteel in het huidige Nieuwegein is onbekend. Er zijn ook geen betrouwbare afbeeldingen van het blokhuis bewaard gebleven. Wel kan aan de hand van oude kronieken een algemeen beeld worden gevormd.

De Gildenborch was niet groot. De voorburcht was omgeven door een aarden wal met daarop een houten palissade. De hoofdburcht bestond waarschijnlijk ook uit hout, aangezien de hoofdtoren in de stad Utrecht was gebouwd. Na voltooiing was deze vanuit de stad verscheept naar zijn eindbestemming. Er is nooit sprake geweest van een vervangende (bak)stenen toren. Na afbraak (1492) zou immers een grote hoeveelheid hout worden afgevoerd naar Holland. De hoofdburcht was ook voorzien van een aarden wal met palissade, die nadien mogelijk gedeeltelijk met baksteen was verstevigd ter voorkoming van afkalving van de aarden wal (bron: gemeentelijke fotocollectie Nieuwegein).

burgers naar Westbroek, maar eenmaal aangekomen, bleek het bisschoppelijk leger te groot. De Utrechtse sloegen op de vlucht, maar bloeddorstige soldaten zetten de achtervolging in. Dat leidde tot nog meer slachtoffers. Zo werd er gewag gemaakt van in totaal 1.500 doden.



Joost van Lalaing (±1437) zou op 5 augustus 1483 sneuvelen tijdens het beleg van Utrecht.

Tweede slag bij de Vaart

Ook Vreeswijks buur IJsselstein ontkwam niet aan een belegering; na twaalf jaar gebeurde dat in 1482 voor de tweede keer. Opnieuw stond een Hollandse leger voor de poort, maar toen het beleg eenmaal werd afgebroken, trokken soldaten al plunderend door de streek rond Jutphaas en Vreeswijk om daarna door te trekken naar het ‘blochuys op die Vaert’. Er vond in de maand 1482 dus opnieuw een beleg nabij Vreeswijk plaats. Deze keer zouden de Hollanders victorie kraaien.

Gildenborch (ook: Gildenborg(h), Gildenburg) was opgericht in 1373 tegelijk met de bouw van twee houten sluizen en bekostigd door de gilden van Utrecht: 6.000 ponden. Het doel was de ingang tot de Vaartsche Rijn naar de Lek te bewaken. Hiermee werd de vrije vaart op Utrecht gewaarborgd. Naast bewaking

Na de belegering van IJsselstein werd besloten in Vreeswijk het blokhuis Gildenborch aan te vallen.

Eerst werd Vronesteyn ‘doorschoten’ waarna de hoofdmacht zich ingroef aan de weg tussen het Gein en Vreeswijk, terwijl een klein deel zich reeds rond het blokhuis had geposteerd. Onder de manschappen die de actie uitvoerden, bevond zich Petit Salazar, een berucht bevelhebber. Hij stond met zijn ruiters bekend als ervaren plunderaar met een aanzienlijke reputatie. Het beleg begon op 21 september. In deze strijd stond David van Bourgondië uiteraard opnieuw aan de zijde van de Hollanders: “doe sende die bisschop van Utrecht [...] op de XXX dach in September twee grote bussen die men mortieren hiet, ende die schiet men in die lucht en vallen van boven neder”. Het resultaat viel tegen, waarop een bode naar Gorinchem toog om een ‘grote bus’ op te halen, die daar op de Blauwe Toren was neergezet. De grote bus, het kanon, van ongeveer 5 m. lengte, met losse kruitkamers, kon kogels – klooten genoemd – afschieten met een diameter van 25 cm!

“Ende sy was lanck XVII voet miter cameren,
ende scoot wat minre cloot dan een
Uters half scepel vat. (...) Daarna scoot
dese bus noch eens op dat blochuys,
dattet al daverde, dat aent blochuys
was”.

Tijdens het laden van de bus, bewoog er een draaibaar schild; de verdedigers konden dit schild zien! Zodra het werd weggedraaid om te kunnen vuren, trokken de verdedigers zich terug op de voorburch. De aanvallers konden dat niet zien. De vuurslag bleek gering, zodat men ieder schot zag aankomen en telkens even naar buiten rende als een schot werd gelost.

“Ende als dat scherm opginck, daer die groote bus onder lach, ende sy scieten soude, so liepen die gesellen die op dat blochuys waren, uyt den blochuyse, (...) Ende als dese bus gescoten had, so liepen sy weder in dat blochuys.”

Toch gaf de bezetting, bestaande uit de kapiteins Jan van Alphen en Ewout Rutgersen, +50 man en wat jongens al snel te kennen, te willen onderhandelen tijdens een zogenoemde “Spraeck”. Nog diezelfde dag op “Sunte Michielsavent” (28 september) gaven zij zich over en dropen af naar de stad Utrecht. Toen zij in Utrecht aankwamen, werden ze niet als helden ontvangen. Na ruim een maand werd zelfs besloten hen gevangen te zetten.

Onder de Hollanders waren zeven geneuvelden te betreuren. In het blokhuis werden nog voldoende proviand en veel wapens aangetroffen: ongeveer 40 haakbussen, negen ijzeren slangen, een kope-ren slang, drie bussen om stenen kogels mee te schieten, kleine bussen, bogen en voldoende buskruit. Het ontbreken van

wapens kon dus niet de reden van overgave zijn geweest, “Mer die grote bus dede hem die last, dat sy’t opgaven ende sy saghen oock geen ontset van die stat van Utrecht”. De Hollanders braken de Gildenborch af. Al het hout werd verscheept naar Holland, terwijl het steen in het kolkwater werd gestort, waardoor de sluisdeuren niet meer konden functioneren. Ook verdween veel puin van kapotgeschoten huizen onder water. Voor Vreeswijk werd geconcludeerd: “Ende hebben al verderft, dat men verderven mocht”.

Epiloog

Uiteindelijk zouden de belegeringen van Rhenen, Montfoort en Utrecht-stad nog volgen, waarmee in 1483 de Tweede Utrechtse Burgeroorlog zou eindigen ten gunste van David van Bourgondië. Er zouden nog enkele bloedige gevechten en opstanden volgen, maar reeds in 1489 werd de strijd voorgoed beslist in het voordeel van de Bourgondiërs en de Kabeljauwen. Daarmee werden de langdurige en langsepende Hoekse en Kabeljauwse twisten (1350-1490) als beëindigd beschouwd.

Enkele maanden voor de tweede slag bij de Vaart, was het de beroepssoldaat Jan van Schaffelaar geweest die van de kerk-toren in het Gelderse Barneveld zou zijn gesprongen (16 juli 1482), om zijn makkers te redden van een wisse dood door de Hoeken. Zo gaat althans de overleve-

ring. De Arnhemse huurling in dienst van David van Bourgondië was een van de aanvoerders van ruiterbendes geweest, die de voedseltransporten van de Gelderse hertog van Kleef naar de stad Utrecht trachtten te belemmeren. De sprong van Jan van Schaffelaar heeft in de eeuwen erna geleid tot een buitenproportioneel geval van personificatie van heldendom.



Jan van Schaffelaar - die volgens de overlevering - op 16 juli 1482 van de toren van Barneveld sprong.

Zijn rol werd breed uitgemeten tijdens de geschiedenisles aan vele generaties Nederlanders. De Kabeljauwse ruitercommandant bezat daardoor bijna een mythologische status. Het ontbreken van zo een ‘held’ tijdens de kleine veldslagen in de streek rond Jutphaas-Vreeswijk, heeft er zeker toe bijgedragen dat zij enigszins in de vergetelheid zijn geraakt en in later stadium niet zijn verworden tot een toeristische attractie van de eerste orde voor stad en streek van Nieuwegein.

Literatuur

- M.N. Acket, K.A. Rombach, ‘De Oude Gracht en de Vaartse Rijn, in: *Maandblad van “Oud-Utrecht”* 24 (1951), 18-21, 34; i.h.b. p. 19.
 R.E. de Bruin (red., e.a.), ‘Een paradijs vol weelde’ Geschiedenis van de stad Utrecht ([Utrecht, 2000]), p. 162-181.
 A.J. van den Hoven van Genderen, ‘De mijter en de macht’, in: *Geschiedenis van de provincie Utrecht* (3 dln.; Utrecht, 1977) I, p. 187-208.
 B. van den Hoven van Genderen, ‘Oorlog en ellende. Veerkracht en herstel van oorlogsschade op het Utrechtse platteland in de late Middeleeuwen’, in: *Jaarboek Oud-Utrecht 2015*, p. 59-90.
 A. Janse, *De sprong van Jan van Schaffelaar: oorlog en partijstrijd in de late Middeleeuwen* (Hilversum, 2003), i.h.b. p. 115.
 H.P.H. Jansen, *De Hoekse en Kabeljauwse twisten*, (Fibulareeks 17; Bussum, 1966), i.h.b. p. 89-97.
 ‘Gildenborch’, in: *Kastelen en buitens in ‘Oud’-Nieuwegein* (Uitgave van de Historische Kring Nieuwegein; Nieuwegein, 2005), p. 134-143.
 J. Renaud, ‘Gildenborgh’, in: B. Olde Meierink (red., e.a.), *Kastelen en ridderhofsteden in Utrecht*, (Utrecht, 1995²), p. 201-202.
 J.E.A.L. Struick, *Utrecht door de eeuwen heen*, (Utrecht, 1984⁴), p. 115.
 N.B. Tenhaeff (ed.), Bisschop David van Bourgondië en zijn stad *Utrechtsch-Hollandsche jaarboeken 1881-1483* van de hand van een onbekenden, gelijktijdigen schrijver, (...) (Utrecht, 1920), i.h.b. p. 33-36, 131-136.
 G. de Waard, ‘Het blokhuis “Gildenborg” aan de Vaart’, in: *Cronyck De Geyn* 5 (1983), p. 15-25.

6000 jaar Nieuwegein

Swifterbant in het rivierengebied

K. Leijnse (BAAC) / H. Molthof (RAAP)

In de winter van 2016-2017 hebben de firma's BAAC en RAAP op het terrein van het nog te realiseren bedrijventerrein Het Klooster gezamenlijk een archeologische opgraving uitgevoerd. In de ondergrond van Het Klooster bevindt zich op een diepte van 1,6 tot 2,2 meter beneden maaiveld oude afgedekte riverlopen, de zogeheten Wiersch- en Benschopstroomgordels. De hoger gelegen oeverwallen van deze rivieren vormden in het laat-mesolithicum en het neolithicum (globaal tussen 6000-3500 v. Chr.) aantrekkelijke plaatsen om te wonen. Op het onderzochte perceel, direct onder het houten vogelhuis, bevinden zich enkele hooggelegen delen van de oeverwal van dit rivierstelsel. Direct daarnaast is de voormalige riviergeul aangetroffen.



Het opgravingsterrein uit de lucht



Een impressie van de opgraving

Het veldwerk van de opgraving is begin februari afgerond en op dit moment zijn we druk met de uitwerking van het onderzoek. De vondsten worden bekeken door specialisten, de bodemonsters worden geanalyseerd en de topvondsten zijn al in het restauratieatelier om ze zoveel mogelijk in hun oorspronkelijke staat te terug te brengen. Vooruitlopend op de uitwerking van het onderzoek vertellen wij graag kort iets over de eerste resultaten van de opgraving en kunnen we alvast beeldmateriaal van enkele mooie vondsten tonen.

De eerste bewoners van Nieuwegein?

De opgraving “Het Klooster” heeft een bijzondere vindplaats opgeleverd uit de periode 4600-3900 v. Chr. en wordt gerekend tot de zogeheten Swifterbantcultuur. De Swifterbantcultuur is genoemd naar het plaatsje Swifterbant in Oostelijk Flevoland, waar na de drooglegging resten van deze cultuur werden gevonden. Wat deze periode zo interessant maakt is het feit dat de Swifterbantmensen echte pioniers waren. Honderdduizenden jaren lang hadden mensen geleefd van de jacht en het verzamelen van vruchten, en noten, maar rond 5500 v. Chr. veranderde dat. Mensen begonnen met het verbouwen van gewassen en hielden vee. Ook bleven ze op één plek wonen en vervaardigden ze aardewerk. De Swifterbantcultuur markeert precies deze revolutionaire overgang van jager-verzamelaar naar boer. De bewoners stonden met één been in de mesolithische wereld van de jager-verzamelaars en met het andere in de neolithische wereld van de landbouw: ze leefden van jacht en visvangst maar ze maakten ook aardewerk, verbouwden graan en hielden op kleine schaal huisdieren zoals runderen en varkens.

Wat de locatie verder zeer bijzonder - zo niet uniek - maakt is dat het het eerste omvangrijke onderzoek betreft van een Swifterbantnederzetting in het rivierengebied. Sowieso was nog weinig bekend over steentijdbewoning in het centrale rivierengebied. De Swifterbantvindplaatsen zijn vooral bekend uit het toenmalige (d.w.z. het vroeg-neolithische) kustgebied, een zone die van de omgeving rondom Rotterdam (Hekelingen, Berg-

schenhoek, Hardinxveld-Giessendam en Hazendonk) via Mijdrecht naar Flevoland (Swifterbant, Urk en Schokland) loopt.

Bovendien is de conservering van de vondsten, die zijn aangetroffen onder het grondwaterniveau, zeer goed. Behalve grondsporen is tijdens het onderzoek een zeer grote hoeveelheid vondstmateriaal gevonden: meer dan 136.000 fragmenten aardewerk, (vuur)steen, bewerkt en onbewerkt botmateriaal, gewei, hout, schelpen, git en zaden en noten. Met al deze vondsten is Nieuwegein-Het Klooster een van de grootste en meest vondstrijke vindplaatsen van de Swifterbantcultuur. Daarnaast zijn bij de opgraving drie complete menselijke begravingen blootgelegd, en zijn de skeletdelen van vermoedelijk nog vier personen gevonden. Dit biedt ons de mogelijkheid om niet alleen de voorwerpen zelf te onderzoeken, maar ook de mensen die ze gebruikten en hebben achtergelaten.



Druppelspits en pijlpunten; vuurstenen werktuigen gevonden tijdens de opgraving

De resultaten van het onderzoek op “Het Klooster” kunnen ons dan ook veel leren de bewoners van Nederland in het vroeg- en midden neolithicum: hun materiële cultuur, de voedselvoorziening en sociale

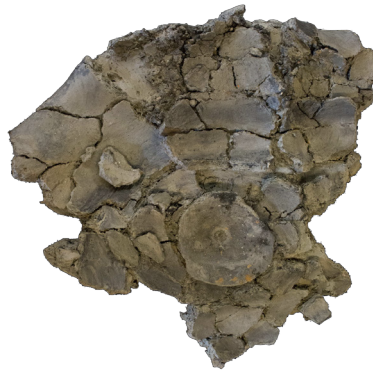
gebruiken, maar bijvoorbeeld ook over contacten en uitwisseling van materiaal gedurende deze periode.

De Swifterbantcultuur

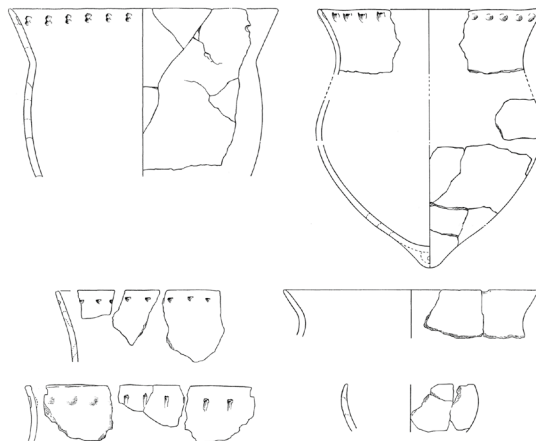
De Swifterbantcultuur is een naam die gegeven is aan een groep archeologische vindplaatsen met gemeenschappelijke kenmerken. Typisch voor deze nederzettingen is de ligging op hogere landschappelijke elementen (rivierduinen, oeverwallen). De gemeenschappen bestonden uit groepen van zo'n 40 tot 80 personen en leefden grotendeels van visvangst (snoek, steur, zalm, paling en meerval) en jacht (watervogels, edelhert, otter, eland en bruine beer). Ook werden vruchten, noten en wilde planten verzameld (hazelnoot, wilde appel, braam en speenkruid). Vanaf ongeveer 4700 v. Chr. begon vee­teelt (het kleinschalig houden van varkens, schapen en rundvee) een rol te spelen in de Swifterbantgemeenschappen. En rond 4200 v. Chr. deed akkerbouw zijn intrede: op kleine akkers werden emmertarwe en gerst verbouwd. De Swifterbantbewoners werden echter nooit volledig boer. Tot in de laatste eeuwen van de Swifterbantcultuur bleef het jagen-verzamelen een belangrijke rol spelen in de voedselvoorziening.

Het aantreffen van hut- of huisplattegronden geeft aan dat men enige tijd op dezelfde plaats verbleef. Eerder dan permanente bewoning, - het gehele jaar op dezelfde plaats - zal de bewoning waarschijnlijk seizoensmatig zijn geweest. In de natte winter woonde men mogelijk de op hogere zandgronden, terwijl vanaf het voorjaar het kustgebied werd opgezocht, waar een breed scala aan voedsel in overvloed aanwezig was.

Op alle grotere vindplaatsen van de Swifterbantcultuur zijn begravingen aangetroffen, variërend van enkelvoudige gestrekte begravingen (zonder bijgaven, maar soms wel met onderdelen van de dracht: o.a. kettingen en haarversiering), collectieve begravingen (twee tot soms meer dan tien individuen in een herhaaldelijk geopende grafkuil) en deelbegravingen (deposities van losse schedels of andere skeletdelen).



Eén van de complete potten uit "Het Klooster"



Een tekening van een Swifterbant pot (bron: Swifterbant-S25 (gemeente Dronten, provincie Flevoland). Een bijzondere vindplaats van de Swifterbant-cultuur (ca. 4500-3700 cal. bc). D.C.M. Raemaekers, J. Geuverink, I. Woltinge, J. van der Laan, A. Maurer, E.E. Scheele, T. Sibma & D.J. Huisman, 2014)

De vindplaats Nieuwegein "Het Klooster"

Zoals gezegd leverde de vindplaats in Nieuwegein ruim honderdduizend vondsten op. Objecten die doelbewust zijn begraven, maar ook afval dat is weggegooid en voorwerpen die werden verloren en niet werden teruggevonden. Tot afgelopen winter dus.

Begraven potten

Tijdens het veldwerk zijn verschillende concentraties van aardewerkscherven gevonden. Een van de grote concentraties bevatte een enkele pot. In het midden lag de bodem, er om heen waren de flanken van de pot als bloemblaadjes gerangschikt. Na het uitprepareren ligt de pot er perfect bij, ook na 6000 jaar in de grond te hebben gelegen. Op dit moment zijn restaurateurs bezig om de pot te reconstrueren. Vermoedelijk heeft de pot een slank profiel gehad met een puntbodem, zoals we die ook kennen van andere pot-



Versierde scherf met indrukken van een spatel op de rand

ten van vindplaatsen uit deze periode. Een tweede grote aardewerkconcentratie is eveneens uit­geprepareerd. Tot onze verrassing bleek het weer om fragmenten van een enkele pot te gaan. Dit exemplaar heeft een grote opening, een S-vormig profiel en een bolle bodem. Net onder de rand is met behulp van spatel­indrukken versiering aangebracht. Hiervoor is een rond voorwerp gebruikt zoals een rietstengel of een vogelbotje.

De buitenzijde is ruw gemaakt door een nat kleipapje op de buitenzijde aan te brengen voordat deze pot werd gebakken. Hierdoor heeft het oppervlak van de pot meer grip en is beter vast te pakken. In de klei zijn resten van verbrand organisch materiaal, zoals haksel van kruiden, mos of riet, zichtbaar. De ingesloten witte partikels zijn kwartskorrels, waarschijnlijk afkomstig van grind dat verzameld is in de nabijgelegen rivierbedding. Na verhitting werden de stenen stuk geslagen en werd het gruis door de klei gemengd. De pottenmaker voegde dit kwartsgruis toe om ervoor te zorgen dat de klei beter kneedbaar werd en dat de pot bij het bakken niet zo snel uit elkaar zou barsten. Bijzonder aan deze tweede pot is de aanwezigheid van een zwarte laag aan de binnenzijde ter hoogte van de bodem. Vermoedelijk zijn dit verkoold voedselresten die zijn achtergebleven na het koken van voedsel in de pot. We hebben hier dus een kookpot van de vroege bewoners van Nieuwegein. De potten zijn doelbewust begraven, een complete pot gooit men immers niet zomaar weg. Vermoedelijk moet de verklaring gezocht worden in een ritueel waarvan wij de betekenis duizenden jaren later alleen maar kunnen gissen.

Dierlijk botmateriaal

Het tijdens het onderzoek gevonden botmateriaal kan ons meer vertellen over de dieren die werden gejaagd en gehouden. Er zijn skeletdelen gevonden van grote

zoogdieren zoals edelhert, rund en oeros, maar het meest botmateriaal is afkomstig van middelgrote zoogdieren: wild zwijn en/of varken en schaap/geit. Verder zijn beverbotten gevonden, een dier dat waarschijnlijk voor de vacht werd gevangen. Dat er ook botjes van watervogels en vissen zijn gevonden zal, gezien de nabijheid van water, geen verrassing zijn. De bewoners van “Het Klooster” hielden ook honden, die waarschijnlijk als waakhond en voor de jacht werden ingezet. Het dierlijk botmateriaal werd ook gebruikt om werktuigen van te maken. Zo zijn verschillende benen beitels en bewerkte gewefragmenten gevonden. Tijdens de verdere uitwerking en analyse van het botmateriaal zullen zeker nog meer werktuigen tevoorschijn komen.

Menselijke begravingen

Naast het dierlijk botmateriaal zijn bij de opgraving op “Het Klooster” ook menselijke botresten aangetroffen. De skeletdelen lagen in twee, mogelijk drie, graven. Ook is op deze locatie een (losse) schedel aangetroffen en zijn verspreid over het onderzoeksterrein losse bot- en gebitsfragmenten gevonden. De skeletten en de schedel zijn als één blok gelicht om onder gecontroleerde omstandigheden te laten drogen.



Het lichten van de skeletten in een speciaal vervaardigde houten bak

Ook wordt het uitprepareren en determineren van het bot hierdoor vergemakkelijkt. De voorlopige indruk is dat het om minimaal zes personen gaat. In één van de graven lijken een volwassen man en een kind samen begraven te zijn. Een tweede grafkuil bevat het complete skelet van een volwassen individu, vermoedelijk

een vrouw. In beide grafkuilen zijn nog losse beenderen van een vierde en vijfde persoon gevonden, een fenomeen dat op Swifterbantvindplaatsen vaker is waargenomen. Ten slotte is er nog een losse schedel gevonden.

In één van de zeefmonsters zijn gebits- en schedelelementen aangetroffen die vrijwel zeker een zevende individu vertegenwoordigen. Aangezien deze resten nog niet zijn onderzocht door de fysisch-anthropoloog, kan hier pas later een definitieve uitspraak over worden gedaan.

Omdat botmateriaal uit de Steentijd, en specifiek de Swifterbantcultuur, niet vaak wordt gevonden en omdat het botmateriaal uit “Het Klooster” bovendien in relatief goede staat verkeert, is het belangrijk om met behulp van deze menselijke resten zoveel mogelijk informatie te verzamelen over de herkomst, het dieet, de gezondheid, en de onderlinge verwantschap van de oerbewoners van Nieuwegein. Daartoe zijn van sketelelementen en de van grond in de buikholte monsters genomen voor DNA- en isotopenonderzoek en voor onderzoek naar mogelijk aanwezige darmparasieten. Op basis van het DNA-onderzoek kan een geslachtsbepaling worden gedaan en kan worden bepaald wat de relatie is tussen de losse botresten en de begraven individuen. Ook kan mogelijk de verwantschap tussen de individuen worden onderzocht. Verder levert DNA-onderzoek informatie op over hoe de genetische variatie van deze skeletten zich verhoudt tot die van andere prehistorische mensen, in andere woorden waar kwamen de voorouders van deze Swifterbantbewoners vandaan? Een antwoord hierop verschaft weer informatie over migratie en de verspreiding van landbouw en veeteelt in Europa. Isotopenonderzoek (aan de elementen strontium, koolstof en stikstof) kan informatie verschaffen over het dieet van de op Het Klooster begraven individuen. Ook kan uit het gevolgde voedseldieet worden afgeleid waar de bewoners vandaan kwamen. Hebben ze het grootste deel van hun leven in het rivierengebied gewoond of kwamen ze wellicht van elders?

Hanger van git

Een opvallende vondst was een grote hanger van git, dat in feite versteend hout is. Het materiaal is eenvoudig te polijsten en werd al in de prehistorie regelmatig

gebruikt om sieraden van te maken. Zo is het bekend van andere Swifterbantvindplaatsen en zijn in de latere hunebedden ook kralen van git gevonden.

Wat deze hanger echter zo bijzonder maakt is dat het de grootste is die ooit in Nederland gevonden is.



De hanger van git

Langs de rand van de doorboring vertoont de hanger sporen van slijtage - hoogstwaarschijnlijk veroorzaakt door het heen-en-weer bewegen van een koord of veter. Dit vormt een duidelijke aanwijzing dat de hanger ook daadwerkelijk is gedragen. Ongetwijfeld zal de drager ervan binnen de gemeenschap een zekere sociale status of aanzien hebben gehad. Behalve de hanger zijn ook enkele kralen van git gevonden. Mogelijk hebben deze onderdeel uitgemaakt van een ketting of waren ze ter decoratie op kleding aangebracht.

Anders dan de meeste vondsten komt git van nature niet in de omgeving van Nieuwegein voor. Het is hier dus zeer waarschijnlijk via handel terecht gekomen, wat een aanwijzing is voor contacten van de Swifterbantbewoners met de ‘buitenwereld’.

Tot slot

Het komende jaar zijn de onderzoekers van “Het Klooster” druk met de uitwerking van de opgraving en het op papier zetten van de resultaten in de vorm van een wetenschappelijk onderzoeksrapport. Lopende de uitwerking zullen wij en de gemeente Nieuwegein het publiek op de hoogte houden van de ontwikkelingen en resultaten. Na afloop van de analyses, conservering en restauratie zal een deel van de vondsten voor kortere of langere tijd te bezichtigen zijn op een nader te bepalen plaats in de gemeente.

Joseph Valkenburg, Vreeswijkse schipper in WO2

Rini Valkenburg

Dit verhaal gaat over de oorlogstijd van mijn vader: Joseph Leon Valkenburg, geboren 1 mei 1916 te Vreeswijk. De gegevens komen uit zijn dagboeken. Rond zijn 20e ging hij in dienst en belandde hij bij de Koninklijke Marine.

Mobilisatie

In de nazomer van 1939 was hij 1^e matroos op de WIJKDIENST 6 en werd opgeroepen om weer bij de marine te dienen. Hij moest wel wachten tot zijn ouders met de HENRICA ADRIANA in Vreeswijk waren, want die hadden zijn plunjezak met uniformspullen aan boord. Hij ging eerst naar Rotterdam. Daar heeft hij, vanuit de Marine, aan de Zeevaartschool nog lessen gevolgd, ook in binnenvaartkunde.

Den Helder en Fort Pannerden

Daarna moest hij weer naar Den Helder. Van daaruit werd hij ingedeeld op Fort Pannerden.

In dat fort stonden twee kanonnen die afkomstig waren van eerder gesloopte marine schepen. Deze kanonnen konden uitsluitend door marinemensen bediend worden. Daarom waren er in dit fort ook twintig marinemensen gelegerd. Tijdens een weekend verlof ging hij naar Vreeswijk waar ijs op de gracht lag. Op het ijs ontmoette hij zijn latere vrouw, mijn



Joseph Leon Valkenburg

moeder. Terug op het fort Pannerden moesten ze tijdens de inval capituleren.

Naar een krijgsgevangenkamp

Op 12 mei 1940 op Eerste Pinksterdag moesten ze als krijgsgevangenen naar Nijmegen lopen. Daarna werden ze in veewagens naar een kamp bij Rees gebracht en vervolgens in een goederen trein naar Alte Grabo achter Berlijn. Na veertien dagen werden ze daar weer in veewagens geladen en ging het richting Holland en terug naar Vreeswijk.

Einde krijgsgevangenschap

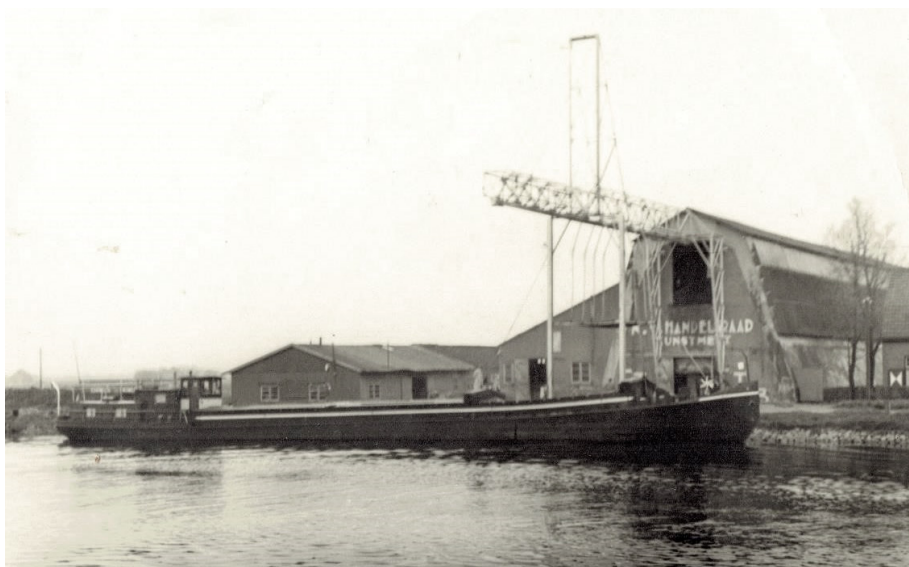
Bij van Loon, in het oude gat, kon hij zich voor het eerst sinds weken weer eens met zeep wassen. Zijn ouders lagen op dat moment in Weesp en daar is hij toen vanuit Vreeswijk naar toe gelopen. Zijn broer Antoon was ook in dienst, maar die was daar ook al aan boord, net als zijn twee kleine broertjes Wim en Tonnie. Dus na vele maanden was het gezin op de HENRICA ADRIANA weer compleet.



Aan boord HENRICA ADRIANA: Moeder met Wim rechts en Tonnie links.



Familie Derksen met rechts mijn moeder: Riek Derksen



m.s. CORNELIA bij N.V. HANDELSRAAD in Heiloo



Magdeburg (archief Jaap Boersema)

Weer aan het werk

Na enkele dagen moest hij weer gaan varen bij de Wijkdienst. Hij kwam op de Wijk 9 en moest vanuit Utrecht weer naar Duitsland met 500 ton bommen naar de Ruhr. Er kwamen twee Duitse soldaten aan boord. Deze vaart was hij na twee reizen zat en hij vertrok bij de Wijkdienst en ging weer naar het ouderlijk schip. Daarna ging hij aan het werk op de VERANDERING van 225 ton, die met een zelflosinstallatie zand en grint vervoerde.

Bij van Gelderen zochten ze een matroos op de ANNE MARIE. Van Gelderen had toen meerdere schepen en er waren kansen om op één daarvan schipper te worden. Na acht maanden kreeg hij tijdens het lossen van hout in Leerdam, een telefoontje dat hij naar Maagdenburg moest omdat de schipper van de Jan die daar in het ziekenhuis lag, afgelost moest worden. Dat ging niet zomaar. Met de trein naar Nijmegen, dan aan boord van een schip de grens over naar Emmerik, en van daaruit weer verder met de trein naar Maagdenburg.

In Maagdenburg werd hij opgewacht door de matroos, Piet van Valkenburg. Samen met hem maakte mijn vader een aantal reizen in Duitsland tot de schipper weer beter was en hij terug ging naar de ANNE MARIE.

Vervolgens belandde hij op de CORNELIA, ook vanwege ziekte van de schipper, en daarna kwam hij definitief op de PETRONELLA terecht.

M'n vader was liever op de CORNELIA gebleven want daar stond een mooie woning op en dan had hij kunnen trouwen met Riek Derksen. Later kwam hij toch op de CORNELIA terecht, maar van trouwen kwam toen ook niets omdat hij met dat schip naar Berlijn moest. Voor zijn vertrek kwam hij vanuit Utrecht nog naar Vreeswijk om afscheid van z'n meisje te nemen. Heen met een bus, maar terug moest hij lopen, omdat er vanwege benzinegebrek 's avonds geen bussen meer reden. Daarna is hij veertien maanden niet meer op Vreeswijk geweest.



Het aquaduct van Minden (1974) (foto Jaap Boersema)

Schip verloren

Op de reis naar Berlijn was zijn matroos Steef van der Haar, ook uit Vreeswijk. Ze hadden samen, ondanks alles, best een leuke tijd. Op de terugreis lagen ze onder andere zes weken in Sachsenhagen omdat het aquaduct in Minden gebombardeerd was. Uiteindelijk gingen ze terug naar de Brinkerhaven in Hannover om daar te lossen. Dat kon niet doorgaan vanwege regelmatig luchtalarm en uiteindelijk een alles vernietigend bombardement. Ze vluchtten naar een schuilkelder, maar toen ze later terug bij de haven kwamen zagen ze dat de CORNELIA vol water stond, het ruim lag open en de roef een eind onder water. Mijn vader had zijn spullen in een koffer op een kast liggen. Hij kon die nog pakken. Zijn kleren waren echter door-drenkt met olie, maar nog wel bruikbaar. Steef trof het beter want het vooronder was nog droog. Mijn vader mocht met Steef op de spits van schipper Schouten, in het vooronder slapen.

Om Hannover met z'n bombardementen te ontvluchten zijn ze met de roeiboot naar Sachsenhagen gegaan. Daar zaten ze een tijdje in een pension. Vervolgens gingen ze aan het werken op een werf in Bodenwerder a/d Weser.

Dankzij "bescherming" van de WTAG (Westfalische Transport Aktiengesellschaft) bleven ze buiten schot bij de voortdurende razzia's op mannen. Uiteindelijk zijn ze op een schip naar Emden gegaan en daar op het schip de ORTWIN beland. Ze sliepen echter wel aan de wal in een barak, want bij luchtalarm moesten ze direct de schuilkelder in.

De TWEE GEBROEDERS van Adriaan van Leeuwen lag ook in Emden. Daar waren zoon Arie en ene Rene ook uit Vreeswijk aan boord. Steef was een neef van Arie. Toen de TWEE GEBROEDERS naar Delfzijl vertrok, ging Steef met hen mee. Mijn vader bleef alleen achter. Hij had mee gekund, maar hij kreeg nog steeds loon uitbetaald om te varen op de ORTWIN.

Einde oorlog

Op een middag was er vol alarm en weer ging mijn vader met de roeiboot naar de schuilkelder, waar hij met meerdere schippers verbleef. De volgende dag ging het van mond tot mond dat het vrede was.

Hij wilde zo snel mogelijk naar Delfzijl. Een stel Scheveningse vissers die daar op zoek waren naar hun trawlers -die er overigens niet waren- wilden heel graag met hem naar Delfzijl varen. Dat kwam goed uit want mijn vader was maar alleen aan boord. Hij was heel blij dat hij eindelijk weer kon varen. In Delfzijl vierde hij met andere schippers in een leeg ruim de bevrijding. Hij bleef aan boord van de ORTWIN tot de eigenlijke schipper weer aan boord kwam.

Mijn vader is toen op reis gegaan naar Vreeswijk. Met de trein van Delfzijl naar Groningen en vervolgens met bus en tram naar Lemmer.

Met de Lemmerboot JAN NIEVEEN ging hij naar Amsterdam. Daar stapte hij op een beurtmotor die naar Rotterdam ging. Op de Beatrixsluis kon hij er afstappen en het laatste stukje naar Vreeswijk lopen. Bij Van Eijndhoven, de groenteman zag hij Riek Derksen, zijn meisje, met haar ouders en broer Cobus weer.

Het schip van de familie Derksen, de ST. MARIA was in december 1944 gevorderd door de Duitsers en werd drie maanden na de bevrijding teruggevonden in Amsterdam.

Zo kwam hij voor de tweede keer vanuit Duitsland in Vreeswijk. Eerst als voormalig krijgsgevangene en nu als schipper zonder schip.

Na de bevrijdingsfeesten vertrok hij naar Nijmegen waar zijn ouders lagen. Hij heeft toen nog een paar reisjes met hen



JAN NIEVEEN op weg naar Amsterdam (archief Jaap Boersema)



Na de PETRONELLA kwam de CORNELIA, inmiddels hersteld van de oorlogsschade. En nog wat later zijn eigen: RIEJO (RIEK en JOseph).



De RIEJO ligt hier in Utrecht aan de Keulse kade tussen de Muntsluis en Muntbrug.

gedaan en daarna verschillende reises op andere schepen. Uiteindelijk kwam hij op de PETRONELLA terecht en kon in 1946 eindelijk trouwen met Riek Derksen.

Mijn vader in 1965 is gestopt met varen met de RIEJO. Vervolgens is hij bij Rijks-

waterstaat gaan werken. Na een korte periode als invaller op objecten en boten in het Utrechtse, is hij schipper geworden op de KANTER CREMERS, en later op de RIETGRAAF. Dat waren meetvaartuigen van de Studiedienst, later afdeling

Waterhuishouding en Waterbeweging (Wat & Wat) van RWS. Zijn standplaats was Venlo.



De familie Valkenburg in de sneeuw op het Jaagpad bij De Punt. Staand v.l.n.r. Joseph Leon, oma Valkenburg-Pouw, opa Valkenburg, Antoon en gehurkt Wim en Tonnie. Rechts nog net zichtbaar het huis van Van Ieperen, de parlevinker.

Activiteiten

Historische Kring Nieuwegein

Expositie "Van (geen) wijken weten"

Van zondag 24 september t/m 7 januari resp.
11 februari 2018 in Museum Warsenhoek

"Van (geen) wijken weten" is de titel van de expositie over de wijken in Nieuwegein. Dit is een wisselexpositie waarin steeds nieuwe wijken aan bod komen. Want weet u eigenlijk wel hoe uw wijk ontstaan is en waarom de wijk zo genoemd is? Tijdens uw bezoek aan deze expositie ontdekt u hoe mooi Nieuwegein nu is. De eerste wijken die aan bod komen zijn: Jutphaas-Wijkersloot van 24 september 2017 t/m 11 februari 2018; Vreeswijk, Zandveld, Hoog-Zandveld, Lekboulevard en Klaphek van 24 september 2017 t/m 7 januari 2018.

Kunstexpositie Keramiek van Nora Baetens

Zondag 1 oktober t/m 10 januari
2018 in Museum Warsenhoek

Foto-expositie "Oudheden langs de Nedereindse Wetering"

Zondag 29 oktober t/m 28 februari 2018
in Museum Warsenhoek

De Nedereindseweg is een bekende weg in het voormalige Jutphaas met een lang verleden. Dat verleden wordt nu via een foto-expositie vertoond op de hilde van Museum Warsenhoek. De rondgang op de hilde begint natuurlijk aan het begin van de Nedereindseweg met het voormalige hotel De Zwaan. Daar begint ook de Nedereindse wetering met het sluisje, en het brandspuithuisje. Daarna komen we allerlei boerderijen tegen die nu niet meer te zien zijn, zoals de Acht Zaligheden. Ook stonden er 21 buitenhuizen en kastelen langs de Nedereindse wetering. De Nedereindse wetering was een druk bevaren vaarroute naar IJsselstein en verder de provincie in.

Lezing "De eerste Nieuwegeiners ...?" De opgraving in Het Klooster

Donderdag 26 oktober, 20.00 uur in bibliotheek
De Tweede Verdieping in het Stadhuis (in
samenwerking met de bibliotheek)

Viering Kerstavond

Zondag 24 december, 17.30 uur in het Natuurkwartier

Kunstexpositie Armien Visser

Zondag 14 januari t/m 28 maart 2018
in Museum Warsenhoek

Vreeswijks Museum

Expositie "Waterwegen"

Zaterdag 17 juni t/m 28 oktober
in het Vreeswijks Museum

Tentoonstelling van de bouw 3e sluiskolk en het verplaatsen van de verdedigingswerken langs het Lekkanaal.

Fototentoonstelling "Nieuwe Hollandse Waterlinie groep Lek"

Half november tot medio maart 2018
in het Vreeswijks Museum

Museumwerf Vreeswijk

Het Utrechts Statenjacht in onderhoud

Tweede en derde week van oktober
op de Museumwerf

In oktober ontvangt Museumwerf Vreeswijk weer een heel bijzondere gast voor onderhoud en reparatie. Het is het Statenjacht de Utrecht, dat 11 jaar eerder ook al bij de Museumwerf is geweest. Het eikenhouten schip is een reconstructie van een 18e eeuwse statenjacht. Statenjachten waren snelle zeilers. Deze schepen die ook wel transport- of admiraliteitsjachten werden genoemd, vervoerden van de 17e tot in de 19e eeuw hooggeplaatste personen zoals stads- en staatsbestuurders, mensen van adel, officieren en bestuurders van de VOC en hun familie.

Lezing "De bouw en achtergronden van de Utrecht" door Ton Fransen

Zaterdag 14 oktober om 13.00 uur op
de Museumwerf (Expositieruimte).

Aanmelden graag enkele dagen vooraf via
cisca@museumwerf.nl. Entree bedraagt
€ 5,- p.p. (inclusief kopje koffie/thee).

Lezing en gedichten over het leven aan boord toen en nu, door Stanny Den Houter.

November op de museumwerf
(Datum nog nader te bepalen)

Scheepswerf Gebroeders Buitenweg breidt uit

Ko de Vries, Jaap Boersema en Cisca de Ruiter

In de vorige Cronyck heeft u kunnen lezen over de uitbreiding van de werf Buitenweg. De oorspronkelijke werf van Buitenweg zat op de Helling midden in het dorp Vreeswijk. Uitbreiden was daar niet mogelijk, waarop David Buitenweg op 13 januari 1899 een vergunning vroeg en kreeg om een nieuwe werf te starten op de plek waar nu de Museumwerf is. Hier treft u een vervolg aan waarin twee schepen, die op de werf lagen, centraal staan.

Op deze prachtige foto ziet u niet alleen de beide schippersfamilies, maar ook werf-personeel, leden van de familie Buitenweg en uiterst rechts aannemer Van Hees, die de uitbreiding van de werf uitvoerde en een vestiging aan de Bongenaar had.

Uiterst links poseren de scheepstimmerlieden: Dirk van Raaij, Jan Poppelier (op de trap), Herman Poppelier. *Op het achterschip van de VERWISSELING*: Rinus van Raaij. *Ko de Vries* op het roer en logé Ab Agtereek. *Op het voorschip van de BONA SPES*: ijzerwerker Co Kooijman,

zoon van schipper Rink (tegen de mast), Andries van de Vlerk, lasser Jan Wagenveld, Jan Spijker achter schipper Gijs Rink. *Bij het achterschip zittend*: Neeltje Buitenweg-Speksnijder (moeder van Fie, zus van Arie) en de uitvoerder van de uitbreiding Van Hees. Daarachter: Fie en Gera (dochter van Gerard B.) en op de schraag: Sofie (dochter van Gerard) en Anne Goes (hulp in de huishouding)

Dan staand: bijna niet zichtbaar Jan Kooijman, mevrouw de Vries, Douwe de Vries, achter de dames een uitvoerder van

Van Hees en vervolgens: Gerard Buitenweg, Hannes van Raaij, Cor Buitenweg (vrouw van Gerard) en de heer Van Hees. *Tot slot*: zittend: Ploon (schoonzus van Chris B.), Chris Buitenweg (zoon van Gerard B.) en zoontje Gerard en Greet Buitenweg-Dorst (vrouw van Chris). De grote afwezige op de foto is Herman Buitenweg. Hij was die dag naar de schippersbeurs in Rotterdam.

De VERWISSELING uit Hoogkerk

Ko de Vries: "Mijn ouders kozen domicilie in Hoogkerk omdat hun ouders -mijn grootouders- in Hoogkerk woonden. Zij waren ook geld-schieter en dan hoorde het dat je daar domicilie koos. Het schip de VERWISSELING is in 1915 gebouwd bij scheepswerf Appelo te Zwartsluis en werd 163 ton groot (26 x 5,03 m). Het kwam in 1929 voor een bedrag van 5900 gulden in bezit van mijn vader. Hij vervoerde vooral vlas naar de Leie en cement van Doornik terug. En tot de oorlog iedere campagne suikerbieten van Dirksland naar Stampersgat. In dat jaar is er een zijschroef geplaatst bij van Rossum te Zwijndrecht en na een paar jaar kreeg die een zwaardere "Blackstone" dieselmotor van 12 pk. In 1939 werd het schip met 6 meter verlengd tot "Friese maat" (31,5 m). Hierdoor werd het 205 ton groot. In de oorlog vorderden de Kriegsmarine het schip. In 1950 werd het schip omgebouwd bij scheepswerf Gebr. Buitenweg in Vreeswijk tot motorschip. Daarna heb ik er van 1965 tot 1970 zelf mee gevaren, waarna het verkocht is aan een Huitema."

Luxe motor BONA SPES (214 ton)

Dit schip werd gebouwd in 1930 bij de scheepswerf De Hoop voorheen de gebroeders Boot in Leiderdorp. Ook de BONA SPES was vaste klant bij scheepswerf Buitenweg. Dat was niet zo verwonderlijk want de zus van eigenaar Arie Cornelis Speksnijder uit Krimpen a/d IJssel, Neeltje, was getrouwd met directeur Herman Buitenweg. Speksnijder kocht het schip in 1940, toen JACQUELINE genaamd, van scheepswerf De Hoop. Speksnijder veranderde de scheepsnaam in BONA SPES en maakte het motorschip geschikt voor zandtransport. Ook voorzag hij haar van een zelflosinstallatie. Eind jaren zestig fungeerde de BONA SPES als kraanschip bij de overslag. Zo bleef het schip in gebruik bij de volgende eigenaren, de Gebroeders Romijn uit Alphen aan de Rijn, die de BONA SPES in 1989 kochten. In 2008 kwam het schip in handen van huidige eigenaar Bart Lahr. Dit schip lag hier de afgelopen zomer weer tijdens Vreeswijk Vol Vaart.



Links de VERWISSELING van Douwe de Vries, thuishaven: Hoogkerk

Rechts: de klipperaak BONA SPES, eigenaar A. Speksnijder uit Krimpen aan de IJssel met als zetschipper: Gijs Rink

De sluis in de Doorslag

Jan Reerink, bestuurslid Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden

De Doorslag is gegraven in de twaalfde eeuw om de vaarroute vanuit Utrecht naar de Lek mogelijk te maken. In dit artikel zal ik de naam en het belang van de Doorslag beschrijven. De aanleiding voor dit artikel is de mogelijkheid dat de sluis in de Doorslag bij de Herenstraat in Nieuwegein gesloopt wordt, omdat de waterdoorvoer naar de Hollandse IJssel vergroot moet worden. Dit leidde tot een discussie over de cultuur-historische waarde van de Doorslag en de sluis in de Doorslag.

In dit artikel wordt een nog onbekend deel van deze roerige geschiedenis beschreven. Uit de archieven van IJsselstein bleek namelijk onlangs dat het besluit om de Doorslagsluis aan te leggen veel protest opriep. De kern ervan staat hieronder in de paragrafen 'Protest tegen aanleg van de sluis', 'Andere oplossingen' en 'De uitkomst'.



De huidige Doorslag in de winter

De voorgeschiedenis

Als ik u midden in de nacht wakker maak en ik zeg: 1122, dan roept u natuurlijk: "Afdamming van de Kromme Rijn door bisschop Godebald". In dat jaar wilde hij het gebied ten oosten van Utrecht in cultuur brengen. Daartoe stichtte hij het Sint-Laurensklooster dat we nu kennen als kasteel Oostbroek in De Bilt.

Het probleem dat de afdamming van de (Kromme) Rijn met zich meebracht, was dat er geen vaarwegverkeer van Utrecht naar de Rijn meer mogelijk was. Deze route was een belangrijk onderdeel van de Keulse Vaart: van Amsterdam via de Vecht en de Utrechtse stadsgracht naar de Duitse steden langs de Rijn.

Om de Keulse Vaart in stand te houden, werd een verbinding via de Lek gevonden. Hiervoor werd in 1127 vanaf de stadsgracht van Utrecht de Vaartse Rijn gegraven richting de Hollandse IJssel.

Daarbij werd gebruik gemaakt van de rivier de Geine oftewel 't Geyn en, in het verlengde daarvan, het watertje de Hoon. Halverwege het Geyn werd de doorgang versperd door een dam: de Randijk of Randdijk. Via een overtoom kon men naar de Hollandse IJssel, die toen nog een open verbinding met de Lek had.

Na de aanleg van de Noorder IJsseldijk in 1148 werd de Randijk doorgegraven (doorgeslagen) en kreeg de Doorslag zijn huidige naam. De overtoom kwam tussen de Doorslag en de Hollandse IJssel. In 1244 stond er een kraan op de dam om de schepen over de dam te trekken.

Hier moest de schipper tol betalen. Rond de overtoom ontstond veel bedrijvigheid die leidde tot het ontstaan van de stad Geyn. Vanaf 1217 werd het een zelfstandig kerspel. Tussen de bisschoppen van Utrecht en de graven van Holland is veel gevochten om het bezit van de stad, die

wel een gracht maar geen stadsmuren had.

Ontstaan van de Doorslag

In 1285 is door Floris V bij Het Klaphek de Hollandse IJssel bij de Lek afgedamd vanwege de grote overlast die deze rivier gaf. Daarmee verviel de vaarverbinding met de Lek/Rijn en kwam de alternatieve vaarverbinding naar de Lek/Rijn via de Nieuwe Vaart/Nijvaart naar Vreeswijk tot stand. Om te voorkomen dat de Hollandse IJssel zou verlanden, werd de dam tussen de Hollandse IJssel en de Doorslag verwijderd. De scheepvaart kon via de Doorslag nog wel naar de Hollandse IJssel, maar niet meer naar de Lek. Het scheepvaartverkeer kreeg een regionale functie.

De Keulse Vaart liep nu via de Vaartse Rijn naar Vreeswijk. Daar kon men de Lek op. Om te zorgen dat de waterstand op de Vaartse Rijn op peil bleef, waren in 1671 de Staten van Utrecht, waarin de bestuurders van de stad Utrecht een invloedrijke positie bezaten, van mening dat er een sluis in de Doorslag moest komen.

Protest tegen aanleg van de sluis

Er waren echter mensen die niet veel op hadden met het tot stand komen van de Doorslagsluis en dat waren niet zomaar de eersten de besten. Het bestuur van de onafhankelijke baronie van IJsselstein met op de achtergrond de baron – de jonge prins van Oranje, die niet lang daarna verheven zou worden tot stadhouder Willem III van Holland, Zeeland en Utrecht – had grote bezwaren tegen het maken van de sluis.

Hun meer en minder steekhoudende argumenten dienden ze in bij de Staten van Utrecht. Dezen moesten besluiten of de sluis er alsnog moest komen.

De bezwaren van IJsselstein en de andere steden langs de Hollandse IJssel kwamen hierop neer:

- Het water uit de Rijn stroomde al volgens “oudt gebruyck ende immemoriale [= niet meer te herinneren] possessie [gewoonte]” zonder sluis naar de IJssel;
- Nog geen vijf jaar eerder was er, in samenwerking met de Staten van Utrecht, een enorm project tot stand gekomen om de IJssel te verdiepen en beter bevaarbaar te maken; het was “tegen alle recht ende reden” en ook kapitaalvernietiging om het nut van die werkzaamheden nu door het bouwen van een sluis in de waagschaal te stellen;
- De sluis zou in tijden van droogte (’s zomers) de waterstand in de IJssel op een te laag peil brengen voor de scheepvaart vanuit IJsselstein en zijn achterland in de Lopikerwaard; in het natte seizoen daarentegen zouden de poldermolens van IJsselstein hun water niet meer via de IJssel en Doorslag naar de Rijn kunnen lossen;
- Een sentimenteel argument: “dat se [= de heren van IJsselstein] niet en willen vertrouwen, dat haer Edelmogenden sodanich met hare goede naebuyren genegen sijn te handelen, maer liever sullen omsien nae middelen, die sonder yemandts hinder tot haer intentie konden dienen”.



De Doorslag van de knik in de Vaartse Rijn tot de kromming van de Hollandse IJssel

Andere oplossingen

IJsselstein suggereerde wel andere oplossingen: een beter toezicht op het in- en uitlaten van water door de sluis in Vreeswijk (“de Vaert”), het verbeteren van de sluis in Wijk bij Duurstede om de Vaartse Rijn met meer water uit de Kromme Rijn

te voeden en betere “orde te stellen” op de sluizen en heulen die water aan de Rijn en IJssel onttrekken, zoals bijvoorbeeld die in Montfoort, Oudewater en Goejanverwellesluis.

Het baroniebestuur van IJsselstein nam zelfs de moeite om alle heulen en schut-



IJsselsteinseweg met Hollandse IJssel ter hoogte van de Doorslagsluis. Rechts zien we een deel van de opslagruimte van de Olie en lijnkoekenfabriek van C.J. Cockuyt en co in 1914 door brand verwoest. Het sluiswachtershuisje links in 1982/83 verdwenen.



De Doorslagsluis vanaf de brug. Links is nog juist de dakrand zichtbaar van de brugwachter woning, die in 1982/1983 is gesloopt. Rechts de in 1897 gebouwde luiswachterswoning. Links is de oliemolen van Verloop zichtbaar. Deze molen is in 1947 geheel verdwenen. Op de achtergrond is de Wipwatermolen “Oudegein” nog net zichtbaar.



Een ongeval op de Doorslagbrug bij de Persil. De bus staat richting Vianen.



JUTFAAS.

SLUIS VAN DEN HOLLANDSCHEN IJSSEL.

De Doorslagsluis. Links staat de oliemolen van Verloop. Deze molen is in 1947 geheel verdwenen. Op de achtergrond is de wipwatermolen "Oudegein" goed zichtbaar.

jes die water aan de Rijn onttrokken, stuk voor stuk te gaan bekijken: hoe meer van die sluisjes ontmanteld of minder vaak gebruikt zouden worden, hoe meer water er in de Rijn zou komen en hoe minder reden er dus zou zijn om via een nieuwe sluis water aan de Hollandse IJssel te onttrekken. De heren gingen op 15 maart 1671 met een bootje vanaf de Doorslag via IJsselstein en Montfoort naar Oudewater en maakten een inspectierapport, dat, hoe kon het ook anders, als conclusie had dat zo'n nieuwe sluis bij de Geinbrug helemaal niet nodig was. Ze hadden zich daarbij ook steun verworven in het gewest Holland: ook de stadsbesturen van Gouda en Oudewater, die belang hadden bij een goed bevaarbare, op goede diep-

te verkerende Hollandse IJssel verzetten zich "eenpaerich" tegen de geplande Doorslagsluis.

De uitkomst

De aanleg van de sluis in de Doorslag was, ondanks het verzet van IJsselstein c.s., ondertussen toch al begonnen. Voor dat werk was de Doorslag bij de Geinbrug afgedamd. De maand mei was inmiddels al aangebroken en in de IJssel werd de waterstand allengs lager. De IJsselsteinse burgemeester Van Meerland en zijn ijverige secretaris Samuel Verhoeven stelden alles in het werk om die afdamming ongedaan te maken. Ze bezochten burgemeesters in Utrecht, vertegenwoordigers van de Staten, ze reisden naar Den Haag,

naar Montfoort en probeerden tevergeefs een exemplaar van het bestek van de nieuwe sluis in handen te krijgen. In juli probeerden ze zelfs het werk aan de nieuwe sluis stil te leggen, maar ook dit had geen resultaat. De Doorslagsluis is in 1671 toch gerealiseerd.

De Staten van Utrecht begrepen echter wel dat ze hun IJsselsteinse 'nabuyren' ook tegemoet moesten komen en dat leidde in 1676 (de zaak werd vertraagd door de oorlogsomstandigheden in 1672-1673) tot een oplossing. Er werd in de Lekdijk, bij Het Klaphek, aan de IJsseldam een sluisje gemaakt, waarlangs Lekwater via een heulsloot naar de Enge IJssel kon worden gevoerd. Op die manier kon de waterstand worden gereguleerd en was de "communicatie" over het water tussen IJsselstein en zijn achterland gewaarborgd.

Nawoord

Er kwam dus een sluis. Hoe anders had het kunnen lopen. Als Lodewijk XIV een jaar eerder met zijn legers ons land was binnengetrokken, was de sluis in de Doorslag niet vóór het Rampjaar klaar geweest. Het bouwen van de sluis in oorlogstijd en nog wel in bezet gebied is niet goed denkbaar.

Als de Staten van Utrecht trager in hun besluitvorming waren geweest en het besluit na het Rampjaar 1672/1673 genomen was, was er waarschijnlijk ook geen sluis gekomen. Dan was de jonge baron van IJsselstein intussen immers de gevierde stadhouder Willem III geworden en was de kans groot geweest dat er een ander besluit was genomen, namelijk géén sluis. De huidige sluis heeft geen actuele waterhuishoudkundige functie meer, maar is met de Doorslag, de stad Geyn en het Huis Oudegein een symbool van een roerig en interessant verleden. De vaarverbinding via de Doorslag was in de twaalfde en dertiende eeuw van groot belang voor de economische ontwikkeling van de stad Utrecht. We moeten met respect met dit cultuurhistorische erfgoed omgaan.

Rob Alkemade van "ons" Regionaal Historisch Centrum Rijnstreek en de Lopikerwaard ontdekte in de archieven van IJsselstein het verzet van IJsselstein en van Willem III. Zonder zijn deskundige hulp was dit artikel niet tot stand gekomen.



Persil fabriek, nu Henkel fabriek met de Doorslagsluis, gezien vanaf de vroegere IJsselsteinseweg (nu Herenstraat).



Jos Scholman

Uw totaalpartner op het gebied van Infra, Sport en Groen

Jos Scholman is een aannemingsbedrijf in de grond-, weg- en waterbouw en sport- en cultuurtechniek. Een hele mond vol voor dat wat we doen, namelijk alles op het gebied van Infra, Sport en Groen. We gaan geen uitdaging uit de weg en realiseren met vele vakbekwame medewerkers tal van prachtige projecten.

Hoofdvesting:
Morsebaan 1, 3439 NA Nieuwegein

Postadres:
Postbus 1458, 3430 BL Nieuwegein

Tel.: 030-6044282
info@josscholman.nl