

VERVOER TE WATER

JAARBOEKJE

2013

VAN HET
OUDHEIDKUNDIG
GENOOTSCHAP

‘NIFTARLAKE’



Ereleden en bestuur

<i>Erelid</i>	mr J.H. van den Hoek Ostende, Amsterdam
<i>Lid van verdienste</i>	A.J.A.M. Lisman, Nieuwersluis
<i>Voorzitter</i>	drs E. Munnig Schmidt, Loenen aan de Vecht, 0294-231280 munnig@hetnet.nl
<i>Secretariaat</i>	Jurgen Wasser, Straatweg 160, 3603 GT Maarsssen, 0346-550872
<i>Ledenadministratie en evenementen</i>	Godelief Hofman-van Miert, Zandpad 83, 3621 NG Breuke- len 0346-261201, Hofman.breukelen@gmail.com
<i>Penningmeester</i>	drs Eric F.L. Stubbé, Bergseweg 1b, 3633 AJ Vreeland, 0294-252873
<i>Leden</i>	drs Juliette J.M.A.M. Jonker-Duynstee Anthony Lisman mr Onno Meerstadt drs Rob Th. Schoenmaker
<i>Redactie 2013</i>	Juliette Jonker en E. Munnig Schmidt
<i>Contributie</i>	€12,50 op ING giro 513805 t.n.v. Oudheidkundig Genoot- schap Niftarlake te Vreeland
<i>Website</i>	www.Niftarlake.com
<i>Afbeelding titelblad</i>	Paul Deelman
ISBN	978-90-8704-438-1

Jaaroverzicht 2013

Na het bijzondere jaar 2012 waarin het genootschap kon herdenken honderd jaar daarvoor opgericht te zijn werd een frisse start gemaakt met het volgende centennium.

De halfjaarprogramma's blijven aantrekkelijk geïllustreerd met foto's, winst van het jubileumjaar dankzij onze secretaris Jurgen Wasser.

Zoals ieder verenigingsjaar begon ook dat van 2013 met de nieuwjaarsreceptie, op 12 januari, waarvoor de heer Van den Berg dit maal ruimhartig de deuren van zijn nieuwe buiten Valkenberg open stelde. Het huis staat op het oude terrein van het buiten Cromwijck te Maarssen waar voorheen de gebouwen stonden van de stofzuigerfabriek FAM. Er moest veel aan de grond gesaneerd worden voordat de bouw gerealiseerd kon worden. Het nieuwe huis werd in traditionele Vechtbuizenstijl geconcipieerd door ons lid René Bosch van Drakestein. De heer Van den Berg heeft het ontwerp met enorme persoonlijke inzet verwezenlijkt.

Tijdens de receptie heeft de voorzitter Bridgina Wasser met een bloemenhulde bedankt voor haar ruim twaalf jaar lange inzet voor de evenementen van Niftarlake wat met een warm applaus door de aanwezige 200 leden werd bekrachtigd. Godelief Hofman is bereid gevonden deze taak van Bridgina over te nemen naast die van de ledenadministratie waarvoor wij haar zeer erkentelijk zijn.

Een maand later, op 5 februari, kwam ons lid Hans van Bommel zijn lezing 'Een streep door het landschap – Het Amsterdam-Rijnkanaal' houden op slot Zuylen. De aandacht voor zijn zeer interessante relaas over de totstandkoming van dat belangrijke stuk infrastructuur werd verhoogd door de weelde aan prachtige foto's, goede kaarten en tekeningen die hij toonde.



Afb. 1. De boeiende lezing van Hans van Bommel over het Amsterdam-Rijnkanaal is verwerkt tot hoofdartikel van dit Jaarboekje.

Dit jaarboekje is daarom grotendeels gewijd aan alle aspecten van de waterige verbindingen in dit deel van het Sticht teneinde die met veel moeite bijeengebrachte kennis vast te leggen.

De maand daarop, 19 maart, mocht het genootschap de op 1 september 2012 aangestelde hoogleraar voor de historische buitenplaatsen, Yme B. Kuiper, verwelkomen op slot Zuylen. Het fenomeen buitenplaats heeft in hem een toegewijde en kundige pleitbezorger gekregen aan de universiteit Groningen. Hij legde zijn gehoor uit wat zijn programma is voor de komende jaren. Reeds heeft hij een aantal promovendi die onderwerpen op zijn gebied gaan uitdiepen waarvan wij de resultaten in het jaarboekje hopen te kunnen publiceren.

Op 23 april kwam Reinier Baarsen, hoofd conservator meubelen van het Rijksmuseum, zijn gehoor op slot Zuylen op zijn bekende gedreven wijze vertellen over de nieuwste inzichten in het gebruik en de invloed van Franse meubelen

en serviezen vanaf de 17^{de} tot in de 19^{de} eeuw in Nederland. Gedurende de 19^{de} eeuw is die invloed vrijwel geheel verdwenen door verkoop van de topstukken naar het buitenland zoals die van de schilderkunst al in de 18^{de} eeuw. Het aankoopbeleid van het Rijks is er nu op gericht een beeld te geven van die invloed.

Een paar weken later was het weer tijd voor de jaarvergadering op de Vereniging te Loosdrecht op 8 mei. Als steeds werd die voorafgegaan door het aspergediner waaraan een veertigtal leden aanzaten. Zij verlenen de vergadering een redelijk quorum. Er werd formeel afscheid genomen van Bridgina Wasser als stuwende kracht van de evenementencommissie gedurende een lange reeks van jaren. Als steun voor Godelief Hofman is Rob Schoenmaker bereid gevonden tot de evenementencommissie toe te treden.

Een zeer gewaardeerd langjarig evenement is de Klassieke Leescursus onder leiding van Heleen Visser-Brouwers. In het voorjaar werd het lezen (in vertaling) van Plato's filosofie en mythen vervolgd en in het najaar Seneca over de STOA. Er kon weer gebruik gemaakt worden van Het Trefpunt bij de NH kerk te Maarssen als plaats van samenkomst. Het bestuur is Heleen veel dank



Afb. 2. Voor de excursie naar fort Hinderdam was een fraaie sloep gehuurd, waar precies alle 30 leden op pasten.

verschuldigd dat zij de cursus ondanks het bereiken van de leeftijd der zeer sterken wilde voortzetten.

Bij het begin van de herfst, 21 september dus, begeleidde ons lid Frans Cladder een dertigtal opvarenden per boot over de Vecht naar de forten Hinderdam en Uitermeer tussen Nigtevecht en Weesp. Zijn levendige en kundige uitleg over de geschiedenis van deze niet zo eenvoudig te bereiken verdedigingswerken en de ontvangst daarna thuis bij de familie Cladder werden door de deelnemers op hoge prijs gesteld. Het weer zat gelukkig ook mee.

De gobelinzaal van slot Zuylen was 15 oktober weer goed bezet met verwachtingsvolle toehoorders om de lezing door Bregtje Viergever, kunsthistorica en rondleidster door het Rijks, over Pierre Cuypers als architect van het Rijksmuseum mee te maken. Bregtje kreeg de vererende opdracht om een jaar lang studie te maken van alle aspecten van het gebouw en de decoraties daarvan voordat aan de restauratie begonnen werd. Daardoor kon zij haar gehoor wijzen op een hele reeks bijzondere beeldhouwwerken, schilderingen en tegeldecoraties die anders in de veelheid van ornamenten de toeschouwer ontgaan. De schepping van de katholieken Cuypers en zijn kompaan in dat grootse project, Victor de Stuers, was voor vele protestanten waaronder koning Willem III onverteerbaar, iets wat heden wel begrijpelijk maar niet goed meer na te voelen is.

De schrijver, emeritus hoogleraar anatomie dr W. Weijs, van een van de nieuwste boeken over de Vecht, *Natuur en Landschap van de Vechtstreek*, storte zijn grote kennis over het ontstaan van het stroomgebied van die rivier op 10 december over zijn gehoor op slot Zuylen uit. Het wispelturige water van de Rijn en de invloed van de vroege Zuiderzee oefenden hun invloed uit op het onherbergzame veengebied dat ontstond tussen de duinen in het westen en de stuwwallen van de laatste ijstijd in het oosten. De mens tenslotte deed een flinke duit in dat zakje zodat nu alleen een kenner nog die invloeden kan terugvinden.

Terugblikkend over het jaar kan met enige tevredenheid vastgesteld worden dat het genootschap steeds weer interessante sprekers weet te vinden om de leden een aantrekkelijk programma voor te zetten. Dank aan allen die zich daarvoor hebben ingezet.

De voorzitter

Het Amsterdam-Rijnkanaal

Een streep door het landschap

Hans van Bommel

Het is nu zo vanzelfsprekend dat het Amsterdam-Rijnkanaal er is. Men ziet de scheepvaart, rijdt over de bruggen, fietst er langs, kijkt naar de vissers. Maar beseft men wel het belang van dit kanaal? Deze transportweg over water van Amsterdam naar de Rijn is immers het drukst bevaren binnenvaartkanaal van Europa waarover 87.000 schepen maar liefst 164.000.000 ton vracht per jaar vervoeren. Daarbij is het kanaal van zeer groot belang bij vele facetten van de waterhuishouding in dit gebied. Het biedt waterafvoermogelijkheden van overtollig regenwater uit de omliggende polders en watertoevoer naar veenweidegebieden bij langdurige droogte. Het speelt een rol bij de drinkwatervoorziening voor Amsterdam, bij de koelwatervoorziening voor de elektrocentrale in Utrecht en bij het op hoogte houden van de Loosdrechtse plassen. Daarnaast heeft het een recreatieve functie voor wandelaars, fietsers en vissers. Al deze functies hebben er toe geleid dat het Amsterdam-Rijnkanaal in 2012 is verkozen tot een van de Zeven Wereldwonderen van de gemeente Stichtse Vecht. Maar wat is er aan vooraf gegaan voordat het kanaal er was, waar was het voor nodig, wie heeft opdracht gegeven om het te graven, hoe is het tracé gelegd, wie waren de mensen die er aan gewerkt hebben, wat heeft het gekost en hoe lang duurde het voor het openging en waarom werd het verbreed? Allemaal vragen, die schrijver dezes samen met Hans Ringeling, voorzitter van het Vechtstreekmuseum (voorheen Museum Maarssen) de moeite meer dan waard vond om onderzoek naar te doen en er in dat museum een overzichtstentoonstelling over te maken. Het onderzoek begon in archieven en al snel bleek dat er voldoende gegevens en afbeeldingen aanwezig zijn om een boeiende geschiedenis te kunnen boekstaven.

Het eerste onderzoek vond plaats in het Regionaal Historisch Centrum Vecht en Venen (RHCVV) in Breukelen met de te vroeg overleden streekarchivaris Jaap Berghoef. Toen hij van de plannen hoorde was zijn opmerking: 'Dat kanaal is een streep door het landschap' en op dat moment was er een titel voor de tentoonstelling en voor deze publicatie.

Dit stuk wordt daarom opgedragen aan Jaap Berghoef.

Deze publicatie betreft in hoofdzaak, behoudens enkele uitschieters, het traject van Nigtevecht tot Zuilen. Gezien de hoeveelheid gegevens is besloten de beschrijving van het ontstaan van het kanaal op te nemen tot de opening in 1892 met summier de jaren waarin de twee verbredingen plaats vonden.

Wat er aan vooraf ging

Toen het Noordzeekanaal op 1 november 1876 werd geopend en Amsterdam een rechtstreekse verbinding kreeg met de Noordzee was het voor Amsterdam als haven- en handelsstad van groot belang om een betere dan de bestaande vaarverbinding te krijgen met het achterland, met name naar Duitsland. De concurrentiepositie met Rotterdam en Antwerpen moest verbeteren en al snel werden plannen gemaakt om die betere verbinding tot stand te brengen.

Hoe was de vaarverbinding voordat in 1892 het Merwedekanaal werd geopend? (Pas in 1952, na de eerste verbreding, werd het kanaal Amsterdam-Rijnkanaal genoemd.)

Rond 1822 werd de Vecht onderdeel van de Keulsevaart. Uit die naam blijkt al direct het belang voor Amsterdam: het ging om de vaart op Keulen, dus op de Rijn. De vaarroute van Amsterdam naar de Merwede was omslachtig en wel als volgt: via de Amstel en de Weespertrekvaart en de Gaasp werd bij Weesp de Vecht gevolgd tot Utrecht waar de Weerdsluis en de Utrechtse Singelgrachten werden gepasseerd om via de Vaartse Rijn bij Vreeswijk op de Lek te komen. Vervolgens ging het over het Zederikkanaal naar Gorinchem. Dit traject van 84 kilom. had bijzonder veel obstakels: 31 bruggen, 7 sluizen en vele bochten. Zeilen was moeizaam door al die bochten, de hoge bomen op de buitenplaatsen en bebouwing langs de oevers. Jagen, het voorttrekken van het schip door paarden en mensen, was vóór de stoomslepers de norm.

In de toptijd voeren circa 100 schepen per dag over deze wateren. Door de singels van Utrecht passeerden in juni 1875 nog 1920 zeil- en stoomschepen. Maar door al dat ongemak was het aandeel van Amsterdam in de groeiende Rijnhandel, denk aan de opkomst van het Ruhrgebied, in 1876 gedaald van 23% naar 6%.

Het duurde alleen al ruim een dag om door Utrecht te komen. Het was ook een kostbaar traject door de vele watertollen, sluis-, brug-, jaagpad- en havengelden. Voor het traject van Amsterdam naar Gorinchem liepen die tolgelden per schip op tot het voor die tijd enorme bedrag van fl. 54,29. Er was bij de schippers een gezegde 'Die wil varen op de Vecht, legge zijn beurs maar op de plecht'.

Afb. 1. Kaartje van de Vecht (D. Stoopendaal, *De Zegepraalende Vecht*, 1719).





Afb. 2. Scheepvaartdrukte in de Utrechtse Weerdsingel, foto van rond 1880, verschillende Keule-naars liggen hier afgemeerd. (Coll. HUA)



Afb. 3. Een door menskracht getrokken vrachtschip vaart door Oud-Zuilen. De man loopt in een zgn. zeel, een leren band om zijn borst. In Utrecht was het voorschrift dat de schepen door vrouwen werden getrokken als een vorm van armenzorg. (Foto Jacob Olie 1894)



De schepen werden groter en het aantal nam toe zodat schippers en de stad Amsterdam dringend behoefte kregen aan een betere vaarroute.

Het scheepvaartverkeer over de Vecht

Stoombootjes, zeilboten, pramen, keulenaars, er was een grote diversiteit aan vracht- en personenvervoer op de Vecht te vinden.

Er was naast het vrachtverkeer tussen Amsterdam en het achterland veel scheepvaartverkeer ten behoeve van aanvoer van klei en brandstof en afvoer van stenen en pannen van de toen nog vele steen- en panovens langs de Vecht. Bouwmaterialen, landbouwproducten en passagiers werden eveneens per schip vervoerd. De ons zo bekende vrachtwagens bestonden nog niet.

Afb. 4. Een Keulenaar bij Loenen die, gedeeltelijk onder zeil, ook geboomd wordt. (Coll. W. Mooij)



Afb. 5. Een Keulenaar ligt afgemeerd bij de steenfabriek Vecht en Rhijn op de grens van Breukelen en Maarssen. Let op de rolpalen, alleen al in deze bocht 8 stuks, die de jaaglijn verhinderen over de weg te slieren. (Coll. Van Bommel)





Afb. 6. Zelfde situatie als afb. 5, maar nu met het zicht richting Breukelen. Links ligt een schip dat stenen laadt bij de steenoven Vecht en Rhijn, rechts zijn gebouwtjes van Cromwijck te zien. In het midden vaart het Vechtstoombootje dat gebouwd was in 1872. (Foto Blitz ca. 1900, Coll. Van Bemmel)

Plannen voor een nieuwe vaarverbinding

Over de te verbeteren vaarverbinding van Amsterdam naar de Rijn werd veel nagedacht. Omstreeks 1880 waren daarvoor een twaalfstal ontwerpen gemaakt. Zelfs een door de Gelderse vallei.

Veel instanties hadden natuurlijk wat in de melk te brokkelen: Kamers van Koophandel, Rijkswaterstaat, diverse Ministeries, stadsbesturen en gemeenteraden wat snelle planvorming niet ten goede kwam. Maar op 29 juli 1881 werd een wet aangenomen die beoogde de vaarroute van Amsterdam naar de Merwede, zoals het stuk van de Rijn bij Gorinchem genoemd werd, sterk te verbeteren.



Afb. 7. Kaart uit G.M. Greup, *De Rijnverbinding van Amsterdam en haar geschiedenis*, Amsterdam 1952.

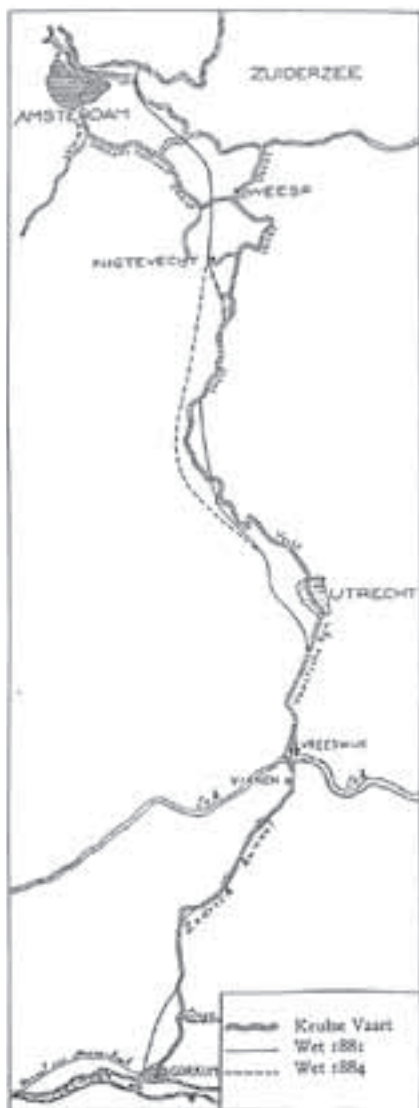


Volgens het plan van 1881 zou er een nieuw kanaal van Amsterdam naar Nigtevecht komen (wat ook vrij snel tot stand is gekomen) en de Vecht zou gekanaliseerd worden, om de kernen van de dorpen heen.

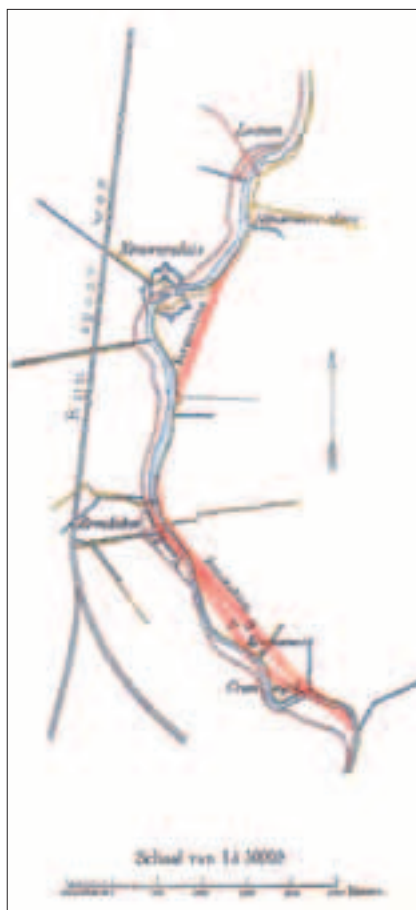
Acht grote Vechtbochten zouden worden afgesneden:

- ten westen van Vreeland
- bij de glasblazerij tussen Vreeland en Loenen
- ten oosten van Loenen
- ten zuiden van Nieuwersluis
- ten oosten van Breukelen
- ten oosten van **Cromwijck**
- ten westen van Maarssen
- ten westen van Oud Zuilen.

De stippellijn op bijgaande afbeelding 7 geeft de route aan uit de wet van 1884, wat later het Merwedekanaal zou worden. De blokjeslijn is de route van de Keulsevaart.



Afb. 8. De vaarroute van Amsterdam naar de Merwede volgens de wet van 1881.



Afb. 9. Kaart uit 1886 met daarop de voorgestelde kanaliseringen van de Vecht tussen Nieuwerhuis en Maarsse. (Coll. RHCVV)

Afbeelding 9 toont een schrikbeeld van wat men van plan was met de Vecht. Getoond wordt het gedeelte tussen Nieuwersluis en Maarssen. Aan de westkant van Maarssen moest een nieuw tracé gegraven worden.

Wat was de visie van de Vechtgemeenten op deze ontwikkelingen met name in Breukelen, Maarssen en Maarsseveen?

In 1878 al had de burgemeester van Maarsseveen, jhr J.C. Strick van Linschoten, namens de raad aan de Tweede kamer der Staten Generaal een reactie doen toekomen. Zijn raad sprak de voorkeur uit voor een nieuw kanaal door de Gelderse Vallei. De voorliggende plannen zouden volgens de raad op de welvaart van de Vechtstreek en dus ook die van Maarsseveen een zeer nadelige invloed hebben.

Hij geeft in dit schrijven overigens aan dat: ‘eene verbetering van de bestaande Keulse Vaart het best zou voldoen.’

In 1881 schrijft de zelfde burgemeester aan de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid dat een nieuw tracé om Maarssen heen het dorp in een isolement zou brengen en dat uitstekend land aan de productie zou worden onttrokken.

In 1883 kwam er een plan om de scheepvaart toch door het dorp te laten varen. Er werd een vergelijking opgesteld tussen de kosten van het nieuwe tracé en het behouden van het aangepaste bestaande tracé.

Voor die aanpassing hadden de Maarssenaren heel veel over: de Vecht moest door het dorp heen verbreed worden met de volgende consequenties.

Er zou veel moeten verdwijnen in Maarssen.

– grondverlies van de plaats Doornburgh , 800 m ²	fl. 1.600
– verplaatsen hek	400
– wandel terrein van de plaats Bolenstein , 1000 m ²	3.000
– demping stukje gracht	300
– sloop 16 huizen met erven op de Schippersgracht	100.000
– slopen het Heeren-Logement	17.000
– afbreken van de Vechtbrug	11.000
– verwijderen logement “ De Eenhoorn ” met terrein (nu pastorie R.K. kerk)	22.000
– grondverlies van de plaats Nieuw Vechtevoort 1000 m ²	1.350
– slopen van de plaats Ter Meer , het huis en 1 ha. grond	26.000

C.
 Staat van kosten
 (aan de bestaande baan)

Vergelijking der bekende kosten van de voorschijg ontworpen engeve bestaende Maarsse met die van het bekend (mits verbeterd) der bestaende Vaart door het diep.

SAMING DER KOSTEN van gemidd. engeve volgens de opmeting voor de gemidd. Oerhoefte gemaal.		SAMING DER KOSTEN van verbetering van het bestaande gemaal.	
1. Oetingsingen	f 12100000	Oetingsingen (volgens systeem van)	f 20000000
2. Oetingsingewerken	- 7970000	Oetingsingen om verbeteringswerk, resp. 10000 en 10000 M ² = 80000 M ² x 10 G.	- 4000000
3. 1. Doerslag	- 2400000	1. Doerslag	- 2400000
		Beoelijing gelieve tus- schen de Voeliring en Bekering 200 M.	
		Maa van de Noerhoefde der lang lange beide over 11% M. = 20 *	
4. Beoelijing koudwater- den	- 1100000	101 K. x f 10 = f 1010000	
		Verloos beoelijing ko- waternen 2000 * x 10 = 20000	- 200000
5. 2 koudwater fonging- gen	- 2000000		
6. Aankomst engeve koudwater	- 1000000	Deze punten verdelen bij bekend der bestaande opmeting	
7. Grondstoffen	- 800000		
	f 23000000		f 23000000

Gemidd. van voor het bekend der bestaande opmeting verdeling van f 4000000.

D.
 Bekendkosten van de
 verbeteringen in bestaande baan
 met van kosten opmeting.

Van de plaats Doerslag, 200 M ² grond	f 100000
Verhoging bak	- 40000
Van de plaats Bekering 1000 M ² waterwerken	- 200000
Doerslag water gemaal	- 200000
Op de bestaande 18 bakken met over (voerd) gemaal op afstand en koud water van verdelingen koudwater	- 2000000
Legen van gemaal Heere Legen	- 2000000
De Voeliring	- 1200000
Legen van alle Heere met koud	- 2000000
Van de plaats Heere Verhoging 1000 M ² grond en een koud	- 1200000
Van de plaats Heere, het bak en 1 haat, grond	- 800000
De plaats Heere (met een bak)	- 1000000
De plaats Heere	- 200000
Rij diverse verbeteringen van grond van enige bestaande, die de over de bak de beoelijing koud water koud water bekend op 2000 M ²	- 200000
Totaal prijs van verbetering in de van de bestaande gemaal	f 20000000

Afb. 10. Vergelijking tussen de kosten van het nieuwe tracé en het behouden van het aangepaste bestaande tracé. (Coll. RHCVV)

– slopen van de plaats Hazenburg met stal enz.	15.000
– slopen van de plaats Vechtzicht	7.000
– grondverlies voor afsnijdingen van buitenplaatsen ca. 2500 m ²	5.000
– 80000 m ² ontgraving en verdiepingswerk à 50 ct m ³	40.000
– bouw nieuwe Vechtbrug	25.000
– beschoeiing enz.	27.600
Totaal	fl. 302.250

Volgens een raming zou het tracé om Maarsse heen fl. 378.250,- gaan kosten. Dus het slopen van half Maarsse zou een (twijfelachtig) voordeel opleveren van fl. 46.000,-. De goegemeente was dus tot grote offers bereid. Afbeelding 12 toont het bekende beeld van Maarsse (nog zonder katholieke kerk), dat geheel verdwenen zou zijn als deze plannen waren doorgegaan. Gelukkig is dit niet het geval geweest.



Afb. 11. De rode gedeelten geven aan welke delen van Maarsse gesloopt zouden moeten worden indien een nieuw tracé van de Vecht gerealiseerd zou worden. (Coll. RHCVV).



Afb. 12. Dit beeld van de Vecht in Maarsse zou volkomen verdwenen zijn als genoemde plannen door waren gegaan, de katholieke kerk was toen uiteraard nog niet aanwezig. (*Utrecht in Woord en Beeld 1935*)

Ook in Breukelen stelde men alles in het werk om de scheepvaart door het dorp te behouden.

Zo zou een stuk van de slotgracht van **Gunterstein** moeten worden gedempt voor het verleggen van het Zandpad. Afbeelding 13 toont het voorstel van Breukelen-Nijenrode voor de verbreding van de Vecht in het dorp.



Afb. 13. Het voorstel van Breukelen-Nijenrode uit 1883 voor de verbreding van de Vecht langs het dorp. (Coll. RHCVV)

De redding van de Vechtstreek

Het kamerlid jhr mr J.W.H. Rutgers van Rozenburg (verdient als redder van de Vecht een standbeeld of op zijn minst een straatnaam) diende in 1883 een opzienbarend initiatiefvoorstel in om het tracé alsnog te wijzigen, en wel door de Vecht geheel uit te schakelen en tussen Amsterdam en Utrecht een geheel nieuw kanaal aan te leggen. Dat zou een logische voortzetting zijn van het stuk tussen het IJ en Nigtevecht. 25 mei 1884 werd dit voorstel door de Tweede kamer aangenomen met 51 stemmen voor en 21 tegen, de Eerste kamer gaf zijn fiat met 26 voor en 10 stemmen tegen.

De geredde Vecht bleef wat hij was. Het vervolg van de tekst gaat over het graven van het Merwedekanaal.

De verdere aanleg van het Merwedekanaal

Op de fraaie en bekende 'Verkade'kaart door Jac. P. Thijsse uit 1915 is het in dit artikel behandelde gedeelte (Stichtse Vecht) duidelijk aangegeven (afb. 14). Ook is goed te zien dat de ondertitel van dit artikel niet voor niets is: een streep door het landschap! Dat het graven van een kanaal in het al 1000 jaar vrijwel ongerepte veenweidelandschap ten westen van de Vechtdorpen niet van een leien dakje ging zal hieronder uiteengezet worden.

Onteigeningen

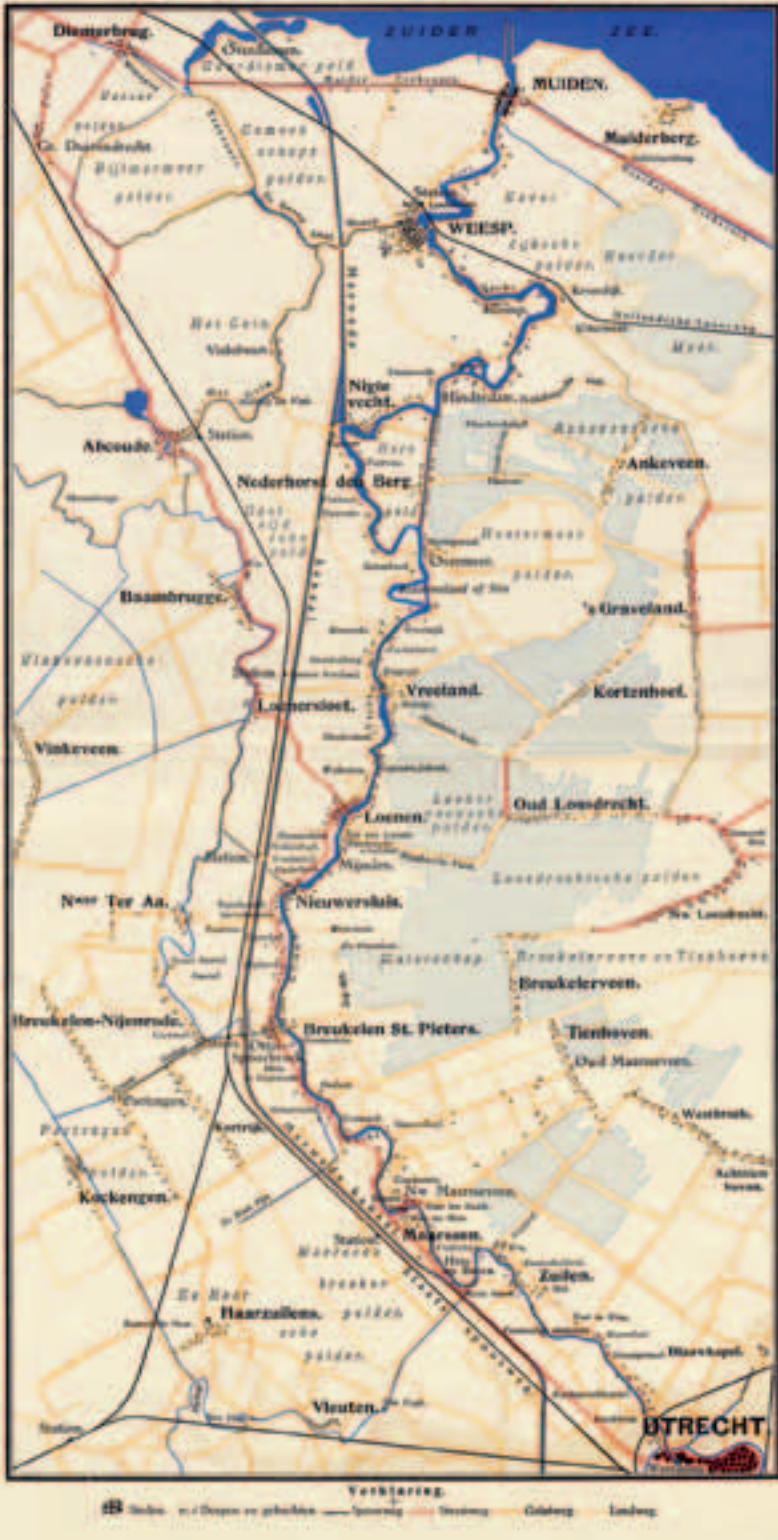
Allereerst moesten er gronden onteigend worden als met de eigenaren niet op redelijk korte termijn tot verkoop geraakt kon worden.

In de *Nederlandse Staatscourant* van 19 april 1886 kwam de onteigeningswet te staan, nodig voor het verwerven van de gronden voor het kanaal van Nigtevecht tot Utrecht en verder tot de Merwede. Er werd voortvarend gewerkt en al op 17 november 1886 werd de lijst met te onteigenen panden en gronden gepubliceerd.

De in de *Staatscourant* vermelde wet begint als volgt: 'Aanduidingen der werkzaamheden van de gemeentebesturen, ter voldoening aan de wet regelende de onteigeningen ten algemene nutte'.

In totaal zijn er twaalf kolommen met in totaal 628 te onteigenen percelen die bekend zijn bij het kadaster. Vermeld staat wat voor perceel het betreft zoals: weiland, bos, water, wetering, kade/weg, boomgaard, bos tot vermaak (**Herteveld**, Maarssen), plezierbos (**OverHolland** en **Sterreschans**), onderde-

KAART VAN DE VECHTSTREEK.



Afb. 14. (links) Kaartje uit het Verkade-album *De Vecht* van Jac.P. Thijse uit 1915.

De gemeente		De gemeente		De gemeente	
Wijk	Wijk	Wijk	Wijk	Wijk	Wijk
Wijk	Wijk	Wijk	Wijk	Wijk	Wijk
GERMANTJE LOEVEN					
44	02140 weiland	1 000 00	000	Jacobus Hendriks Gera-	de van Boven.
45	02150 weiland als water	0 20 00	204		
46	02150 weiland	1 10 40	208		
47	02150 weiland	0 00 00	000		
48	02150 weiland	0 00 00	000		
49	02200 weiland	0 20 00	000		
50	02200 weiland als water	0 20 00	000		
51	02400 weiland	1 20 00	000		
52	02400 weiland	0 20 00	000		
53	02400 weiland	0 20 00	000	Adriaen Margareta Hout,	wd. C. D. Tijssen.
54	02400 weiland	0 20 00	000		
55	02400 weiland	0 20 00	000	Jacobus Hendriks Gera-	de van Boven.
56	02400 weiland	0 20 00	000		
57	02400 weiland	1 00 00	000		
58	02400 weiland	1 00 00	000		
59	02400 weiland	1 00 00	000	Petrus Antonis Dieder-	icus, vd. W. Nieuwen van Ten-
60	02400 weiland	0 20 00	000		
61	02400 weiland	0 20 00	000		
62	02400 weiland	0 20 00	000		
63	02400 weiland	0 20 00	000		
64	02400 weiland	0 20 00	000		
65	02400 weiland	1 40 00	000		
66	02400 weiland	0 20 00	000		
67	02400 weiland	1 00 00	000		
68	02400 weiland	0 20 00	000		
69	02400 weiland	1 40 00	000		
70	02400 weiland	0 20 00	000		
71	02400 weiland	0 20 00	000		
72	02400 weiland	0 20 00	000		
73	02400 weiland	0 20 00	000		
74	02400 weiland	0 20 00	000		
75	02400 weiland	0 20 00	000		
76	02400 weiland	0 20 00	000		
77	02400 weiland	0 20 00	000		
78	02400 weiland	0 20 00	000		
79	02400 weiland	0 20 00	000		
80	02400 weiland	0 20 00	000		
81	02400 weiland	0 20 00	000		
82	02400 weiland	0 20 00	000		
83	02400 weiland	0 20 00	000		
84	02400 weiland	0 20 00	000		
85	02400 weiland	0 20 00	000		
86	02400 weiland	0 20 00	000		
87	02400 weiland	0 20 00	000		
88	02400 weiland	0 20 00	000		
89	02400 weiland	0 20 00	000		
90	02400 weiland	0 20 00	000		

Afb. 15. Een van de 8 lijsten met gegevens over de noodzakelijke ontelingen in 1886. (Coll. RHCVV)

len van de spoorwegen, huis en erf (42 stuks), fortificaties, watermolen en huis in Maarssenbroek, huis, oranjerie, schuur en koepel van de plaats **Herteveld**.

Onteigeningen per plaats:

– Nigtevecht	50 percelen
– Abcoude/Baambrugge	78
– Loenersloot	18
– Loenen	147
– Ruwiel	20
– Breukelen/Nijenrode	121 voorbeeld Gerwig
– Maarssen	182
– Zuilen	12

Op de lijst van Maarssen staan bekende namen en kerkgenootschappen onder andere:

- De roomskatholieke armen van Maarssen
- De roomskatholieke kerk te Maarssen
- Mr Joan Huydecoper van Maarsseveen
- Wed. van C.W. van Voorst van Beest (**Herteveld**)
- De Hooge- en Lageweidse polder
- Hervormde kerk van Maarssen en Maarsseveen, enz.

Maar ook in de andere dorpen komen we bekende namen tegen van grondeigenaren, zoals Willink van Collen van Gunterstein, Van Reenen in Loenersloot en Doude van Troostwijk in Nieuwersluis.

Langdurige onteigeningsonderhandelingen vonden plaats met vooral polderbesturen, waterschappen, spoorwegen enzovoort want al deze instanties stelden hun eisen en de onderhandelingen duurden in enkele gevallen meer dan een jaar. Het doorsnijden van sloten, vaarten en andere watergangen had grote gevolgen voor de afwatering en het vervoer per boot in een tijd dat er nog geen vrachtwagens bestonden. De aanbesteding van het gedeelte van de Haarrijn tot Utrecht kon pas in mei 1889 plaatsvinden maar moest wel 31 december 1891 klaar zijn.

De werkzaamheden

Het graven van het kanaal bracht de nodige bijkomende werkzaamheden mee:

- beide zijden van het kanaal moesten bedijkt worden

- kleikisten (waterkeringen) moesten waar nodig aangebracht worden
- een jaagpad ten behoeve van de trekvaart moest er komen
- enkele spoorbruggen moesten worden gebouwd
- schutsluizen met ophaalbruggen en huizen voor het bedienend personeel moesten er komen
- voor klein scheepsvervoer werden overtooms aangelegd
- tientallen grondduikers om sloten onder het kanaal door te verbinden waren nodig
- diverse draaibruggen om wegverkeer mogelijk te maken werden gebouwd
- er kwam een voetbrug bij station Nieuwersluis (Doude van Troostwijk/Sterreschans)
- voorzieningen voor pontveren: tussen de Haarrijn en Nigtevecht 5 stuks met de bijbehorende woningen werden gebouwd
- er kwam tijdelijke huisvesting voor de werklieden

De ‘vroeger en nu’ situatie van de 18^{de}-eeuwse aquarel met de molen in Maarssebroek en een recente foto genomen op dezelfde plek (afb. 16 en 17) tonen de enorme impact van het graven van het kanaal op het landschap.

De werkzaamheden voor het hele kanaal werden verdeeld in 4 pandvakken. Hier wordt een gedeelte van het kanaalpand Utrecht tot de Haarrijn behandeld, dat werd aanbesteed voor fl. 2.029.000,-, en het pandvak Haarrijn tot Nigtevecht dat is aanbesteed voor fl. 1.611.900,-

Van deze kanaalvakken is er geen andere waarin zo veel waterschappen werden doorsneden en bijkomende werkzaamheden moesten worden uitgevoerd. De polderbesturen eisten dat hier minstens een twintigtal grondduikers werd gelegd.

Afbeelding 18 toont alle werkzaamheden die uitgevoerd werden op het tracé tussen Nieuwersluis en Zuilen. Enkele voorbeelden van deze werkzaamheden:

- OM is de Overtoom bij de Haarrijn
- BR diversen bruggen
- SS schutsluis bij Breukelen en Maarssen
- PT pont tussen Nieuwersluis en Breukelen
- HVB hoge voetgangens brug Nieuwersluis

Deze kaart komt uit de werkkaart van 1890, die als bijlage bij de ‘Rapporten over de stand der werkzaamheden het Merwedekanaal’ is gemaakt. (Uitgave Kamer van Koophandel en Fabrieken te Amsterdam.)



Afb. 16. De watermolen van Maarssebroek, die moest wijken voor de aanleg van het kanaal, rechts op de achtergrond de domtoren van Utrecht. (Aquarel uit 1782, Coll. Van Bommel)



Afb. 17. Zelfde situering heden als vorige afbeelding, alleen de Dom staat er nog. (foto B. de Ruiter)



Afb. 18. Het tracé van Nieuwersluis tot Zuilen, alle extra werkzaamheden worden hier aangegeven. (Kaartuitsnede 1890, Coll. B. Wiegeraad)

Sluizen bij Nigtevecht

Rond 1884 was het nieuw stuk kanaal van Amsterdam naar Nigtevecht gereed. Een verbinding tussen het kanaal en de Vecht werd gerealiseerd door twee sluizen. Deze sluizen zijn in 1882 aanbesteed en waren in 1884 voltooid met bijkomende werkzaamheden ten koste van fl. 250.000,-

- de grote sluis is 120 m. lang en 12 m. breed
- de kleine sluis is 90 m. lang en 6 m. breed

De kleine sluis is thans afgedamd door de doorlopende weg tussen Loenen en Nigtevecht. De muren van deze sluis verkeren in een erbarmelijke staat en zouden gerestaureerd moeten worden en als rijks- of gemeentelijk monument worden aangewezen. De grote sluis is nu de doorvaart van het Amsterdam-Rijnkanaal naar de Vecht. Sinds de jaren '80 is het peil tussen de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal gelijk getrokken en verloren deze - en de meer noordwaarts gelegen andere sluizen - hun functie.

De polderjongens

Aan de totstandkoming van het kanaal werkten vele honderden mensen, van ingenieurs, opzichters, bruggenbouwers, uitvoerders en, heel belangrijk, de gravers of zoals ze genoemd werden, de polderjongens.

Een ploeg polderjongens bestond uit een twintigtal dorps- of buurtgenoten, die uit de streek en ver daarbuiten werden gerekruteerd: onder andere Zeeuws-Vlaanderen, Tholen, Sliedrecht, Friesland.

Een hoofd of putbaas ging bij de uitvoerder van het grondwerk vragen om werk en als dat geregeld was haalde hij thuis zijn ploeg op, meldde zich bij de aannemer en vroeg in welke keet zij ingekwartierd zouden worden. Ook werd personeel van de kanaalwerken ondergebracht bij kamerverhuurders in de omliggende dorpen. In 1889 waren bijvoorbeeld in Breukelen 166 personen tijdelijk ingeschreven, zowel mannen, vrouwen en kinderen want regelmatig verhuisde het hele gezin mee.

De polderketen boden huisvesting aan de polderjongens, de putbaas en zijn vrouw en kinderen, totaal een twintigtal personen.

Iedere keet was 5 m. breed en 11.30 m. lang. Het voorste gedeelte was voor de putbaas en zijn vrouw, daar stond ook de kachel en waren de voorraadkasten te vinden.



Afb. 19. Voorbeeld van een polderkeet. (*Eigen huis en Haard* 1890, Coll. RHCVV)

Het achterste gedeelte was voor de polderjongens met hun slaappleatsen, eet-tafels en kisten voor hun persoonlijke bezittingen. De kisten stonden op palen zodat muizen en ratten er niet bij konden komen.

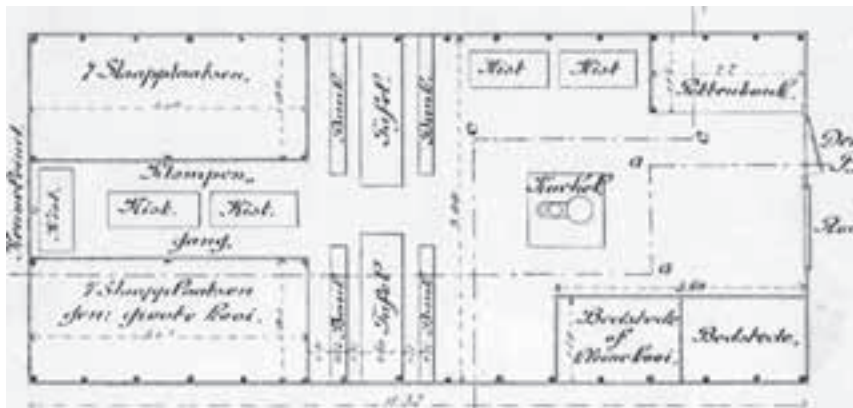
Hun slaappleats bestond uit een tijk gevuld met stro (bij omliggende boeren gehaald) en zij sliepen onder een molton deken vaak met hun bovenkleding nog aan. Het was wel regel dat ze zich eenmaal in de week verschoonden.

Alleen al tussen Nigtevecht en Breukelen stonden 57 van deze keten. Als het werk in de nabijheid van de keet klaar was werd de keet verplaatst of als die in te slechte toestand verkeerde in brand gestoken.

Het werk van de polderjongens bestond uit spitten, kruiwagens laden, kruien en afstorten.

De werkdag 's zomers zag er als volgt uit:

- opstaan tegen 4 uur, de keetvrouw had dan voor die dag al koffie gezet
- tegen 5 uur op het werk.



Afb. 20. Plattegrond van een polderkeet (*Eigen huis en Haard* 1890, Coll. RHCVV)

- om 8 uur een half uur rust.
- om 12 uur terug naar de keet voor een gezamenlijke maaltijd.
- tot half twee rust en eventueel een dutje.
- om 4 uur een half uur rust en wittebrood met koffie.
- om 7 uur eindigde het werk, waste men zich en at brood met pap.
- 's avonds schildte men de aardappelen voor de volgende dag en legde zich te rusten.

Afhankelijk van het werk verdienden de polderjongens fl. 1,85 tot fl. 2,50 per dag

- Waren zij volledig in de kost dan betaalden zij 60 tot 70 cent per dag.
- Halve kost kwam op 25 cent.
- Koffie kostte 40 cent per week.

- De keetvrouw verdiende 25 cent per week per jongen en had vrij eten.

Soms verkocht de putbaas, als extra inkomsten voor zichzelf, sterke drank aan de polderjongens. Een voordeel daarbij was dat het rustig bleef in de dorpen.

Als het gevroren had kon men niet graven. De jongens hadden dan dus niets te doen en dat gaf problemen in de dorpsgemeenschappen langs de Vecht.

Zo schrijft burgemeester Braams van Breukelen-Nijenrode op 13 november 1889 een brief aan de Procureur-Generaal in Amsterdam:

Dat door polderwerkers aan de Keulse Vaart (verkeerde naam) alhier op ergerlijke wijze is huisgehouden en mishandelingen, verwondingen en verwoestingen werden door hun toegebracht, waardoor alhier de dorpsbewoners dusdanig verbitterd zijn dat het raadzaam is onmiddellijk ter voorkoming van erger meer politie te sturen.

Hij verzoekt dringend zonodig volgende week een zestal marechaussees te paard ofwel rijksveldwachters te zenden.

Uit een volgend schrijven blijkt dat een en ander is gehonoreerd en de rust in het dorp was weergekeerd.

Het kanaal kreeg een bodembreedte van 20 m. en met de schuine oevers mee zou de hele breedte circa 28 m. worden bij een diepte van 3.10 m.

Er werd 1 m. diep, of zo ver als zonder bronbemaling mogelijk was, met de hand gegraven zoals afbeelding 22 toont.

Machinale ontgroning

Na het graven met de hand waren er verschillende mogelijkheden om het kanaal op de juiste diepte te brengen. Zo werden er baggermachines gebruikt. Per dag kon met de baggermachine 650 m³ grond verzet worden, even veel als het werk van een 40 tal spitters.

De bagger werd via een soort lopende band naar de kanaaldijk gevoerd om die op te hogen.



Afb. 21. Graafwerkzaamheden, met de schep en kruitwagens, ter hoogte van Breukelen, op de achtergrond de kerktorens van de RK en de Hervormde kerk. 22 mei 1889. (Coll. Vechtstreekmuseum)

Met ankers en kettingen aan de kant werd de baggermolen heen en weer gemanoeuvreed.

De energie werd geleverd door een op steenkool gestookte stoommachine.

Voor de taluds werd een excavator, een soort baggermolen op rollen of een emmerladder ingezet, die langs de glooiing werd getrokken. De excavator verzette 2000 tot 3000 m³ grond per dag.

Met een drijvende elevator, waarvoor grond en zand werd aangevoerd in vaartuigen, werd die vermengd met water op het land gespoten. Op deze wijze kon men zonder veel moeite een terrein 6 tot 7 m. boven de waterspiegel honderden meters ver ophogen.

De van het kanaal afkomende grond werd niet alleen gebruikt voor het ophoogen van dijken maar blijkt ook te zijn gebruikt voor de ophoging van terreinen. Zo werd de begraafplaats in Oud Zuilen uitgebreid met die grond. Men was daar namelijk bang voor de gevolgen van een toen nog dodelijke cholera-epidemie zo blijkt uit de notulen in 1890 van de kerkenraad van Oud Zuilen.

Kanaalontwerp

De kanaaloevers moesten beschermd worden tegen de golfslag wat gebeurde met tussen rijen staken en stokken gestort puin. Een laag van circa 25 cm. dik werd aangebracht 1 m. beneden en boven het waterpeil. De kosten bedroegen per meter fl. 14,-.

Het zomerpeil van veel doorsneden polders ligt beneden het kanaalpeil. Om het water in het kanaal te houden werd daarom van een kleidam gebruik gemaakt. Er werd een sleuf van 2 m. breed en 4 m. diep gegraven, 1 m. dieper dan de bodem van het kanaal. Vervolgens werden op een onderlinge afstand van een halve meter rechtopstaande planken geplaatst en op de tegenoverstaande plank gestempeld. Het geheel werd met de lokaal best verkrijgbare klei gevuld waarna het hout werd verwijderd en hergebruikt. De klei werd aangevoerd uit de Aetsveldse polder in Nigtevecht. Op deze manier werd er circa 50 m. kleidam per dag geplaatst.

Een groot probleem waarvoor de kanaalgravers zich geplaatst zagen, was het handhaven van de waterpeilen in de polders die door het kanaal werden doorsneden. De oplossing vond men door middel van het aanbrengen van grond-duikers onder het kanaal door.



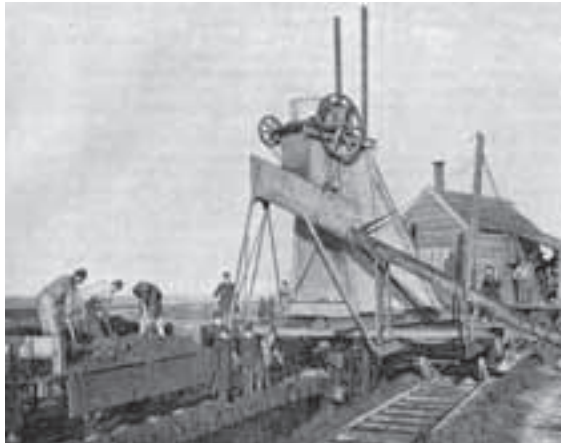
Afb. 22. Een traditionele baggermolen wordt ingezet bij het ontgronden.



Afb. 23. Een excavator die werd ingezet om de taluds te realiseren.



Afb. 24. Een elevator voert de gebaggerde grond omhoog om de dijk op te hogen.



Afb. 25. Het maken van een kleikist om te voorkomen dat het kanaalwater in de lager gelegen polders zou wegsijpelen. (Foto's *Eigen Haard* 1890, Coll. RHCVV)



Tientallen van deze grondduikers moesten aangebracht worden, de meeste op het grondgebied van Maarssen.

Knooppunten

Een van de grote problemen bij het graven van het kanaal waren de kruisingen met bestaande (water)wegen. Afbeelding 30 toont een kaartuitsnede van het knooppunt bij Zuilen achter Op Buuren. In blauw de molenvliet, die onder de spoorbaan en via een grondduiker naar het nieuwe stoomgemaal gaat, en vervolgens naar de Vecht.

In groen de Stadswetering die onder de spoorbaan en via een grondduiker ook naar de Vecht gaat.

In totaal moesten bij dit knooppunt de volgende grondduikers gelegd worden:

- 3 op de Molenvliet met een doorstroomprofiel van 2.34 m^3
- 1 op de Stadswetering met een doorstroomprofiel van 0.28 m^3
- 1 in het waterschap de Hooge- en Neermaten met een doorstroomprofiel van 0.28 m^3

Om de wegen en de diversen watergangen een goede doorgang te geven tussen de west- en oostzijde van het Merwedekanaal en om de verbinding tussen de Vecht en het kanaal te realiseren, waren bij het knooppunt Zuilen de volgende werken noodzakelijk. (Nu ter hoogte van de huidige nieuwbouwwijk Op Buuren).

- een sluis van het kanaal naar de Vecht, 26 m. lang en 6.50 m. breed (belangrijk voor Utrecht voordat het kanaal om de stad helemaal gereed was)
- een sluis van de Proostwetering naar het kanaal, 26 m. lang en 2.75 m. breed
- een vaste brug in de Westkanaaldijk
- een draaibrug over het kanaal t.b.v. de kantonale weg
- een schotbalk loods
- aan de westzijde een dubbele woning voor de brugwachter en knecht
- aan de westzijde een enkele woning voor de sluiswachter



Afb. 26. Doorsnede van een grondduiker, gemetselde hoofden met afsluiters en losse kokers.



Afb. 27. Werkzaamheden aan een grondduiker. (Locatie onbekend)



Afb. 28. Het kanaalgedeelte nabij de Zeijlweg te Maarssen, kijkrichting vanuit het noorden. Links het voltooide stoomgemaal voor het waterschap Maarssebroek. In het midden de nog af te breken watermolen van Maarssebroek. Op verschillende plaatsen worden grondduikers geplaatst en op de voorgrond is de stenen glooiing van palen met puin ertussen te zien. (Foto 12 maart 1891, Coll. Vechtstreekmuseum)



- dubbele woning aan de oostzijde voor de sluiswachter en knecht
- 2 grondduikers rond 1m. t.b.v. de Molenvliet van de Hooge- en Lage weide
- 4 grondduikers rond 1 m. t.b.v. de Proostwetering

Deze zes grondduikers behoorden bij 2 verschillende waterschappen.

Totale kosten fl. 250.000,-, exclusief de woningen.

De 1,5 ha. grote bouwput voor dit enorme werk was van de Vecht afgesloten door een kistdam van 40 m., aan de binnenzijde versterkt door een basaltstorting. Een vijzelbemaling van twee hoog zorgde dat de bouwput niet vol liep met grondwater, het water werd naar de Vecht afgevoerd. De waterstand in de put was 5.30 m. beneden A.P.

Als al deze werkzaamheden nu uitgevoerd zouden worden, zou men eerst archeologisch onderzoek doen wat toen zeker niet is gebeurd. Want tijdens het graafwerk in het achterste gedeelte van het park van het buiten **Herteveeld** te Maarssen kwam twee gave marmeren borstbeelden met hun twee hardstenen hermen uit de grond. Zij stellen Flora en Diana voor. Zij werden aan het Rijksmuseum verkocht waar zij jaren lang tegen de Drucker-uitbouw hebben gestaan. Een aantal jaren geleden zijn zij in langdurig bruikleen gegeven aan het museum Maarssen.

Toen in de late 18^{de} en vroege 19^{de} eeuw de geometrische parken op de buitenplaatsen werden omgevormd in de Engelse landschapsstijl werden de bij die geometrische aanleg horende beelden opeens ouderwets en niet meer gewild en dus onverkoopbaar. Op vele plaatsen in de Vechtstreek zijn zo oude tuinornamenten begraven of in een sloot gekieperd, die zo nu en dan bij graafwerkzaamheden verrassenderwijs opduiken.

De afbeeldingen 33 t/m 36 tonen hoe de situatie er na afloop van de werkzaamheden en later uitzag.

Rechts op afb. 36 zijn de twee sluiscomplexen te zien, boven naar de Proostwetering, onder naar de Vecht. De S-bocht in de Amsterdamse straatweg is hier nog aanwezig. De kantonale weg die ook over de draaibrug gaat vormde de grens tussen Zuilen en Maarssen.

Naast de Vechtsluis de dubbele dienstwoning en daarnaast de schotbalkloods. Geheel links naast de schoorsteen de molen van De Ridder. In het midden de bedrijfsgebouwen van de Nederlandse Kininefabriek. Op het weiland links



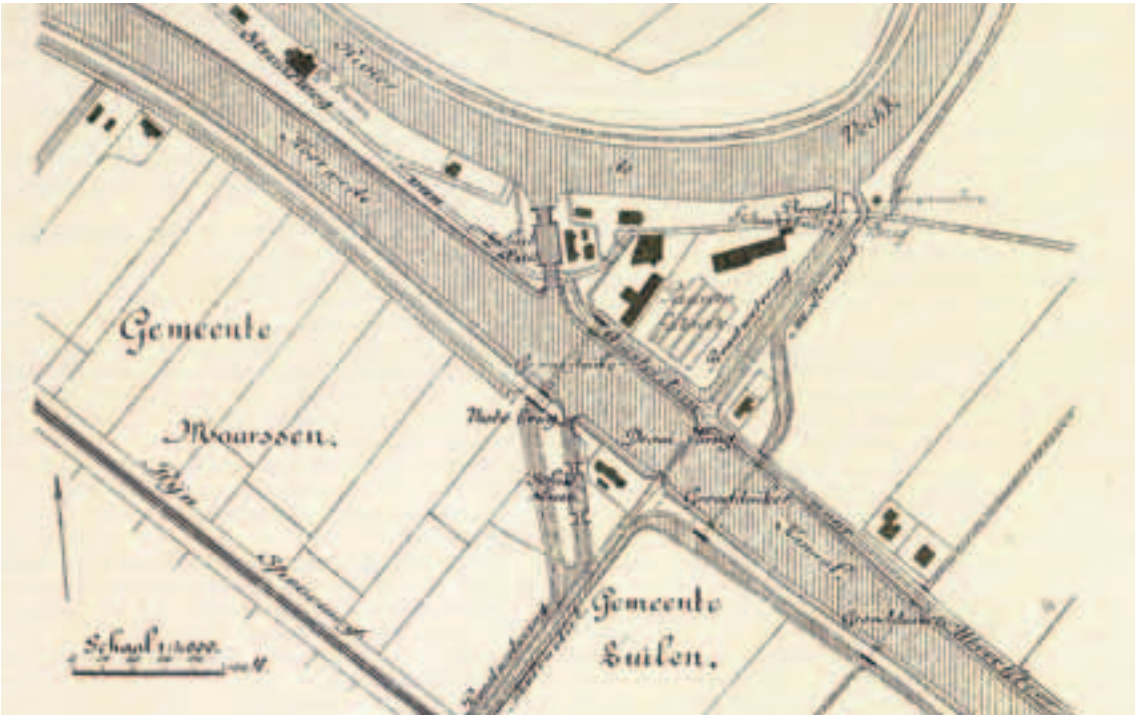
Afb. 29. Kaartuitsnede van het knooppunt bij de Zeijlweg achter Hertefeld. (*Eigen Haard* 1890, Coll. RHCVV)

boven werd rond 1970 het bedrijf van Brocacef gebouwd. Nu is hier de nieuwe stadswijk Op Buuren verrezen.

In 2001 heeft de Rijksdienst voor de Monumentenzorg het gehele complex: sluiswachterswoningen, schutsluis en de schotbalkloods als Rijksmonument ingeschreven.

De oorspronkelijke ophaalbrug in de Amsterdamse Straatweg is in 1932 vervangen door een betonnen boogbrug, de Opbuurenbrug. Vanwege de bijzondere constructie: een staalconstructie ingepakt in beton (uniek in Nederland) is deze brug ook een Rijksmonument.

De sluisen hadden dubbelkerende sluisdeuren: als de waterstand in de Vecht hoger dan die in het kanaal was werden de sluisdeuren aan de Vechtzijde gesloten en omgekeerd die aan de kanaalkant. Sinds de jaren 1980 zijn die waterniveaus gelijk en staat de sluis open.



Afb. 30. Het knooppunt Zuilen was een groot en ingewikkeld werk. Midden boven de pannenfabriek Welgelegen. (Eigen Haard 1890, Coll. RHCVV)



Afb. 31. In deze 1.5 hectare grote bouwput zijn in aanbouw twee schutsluizen, een grondduiker van vier kokers en een vaste brug. Op de achtergrond is nog een rolpaal langs de Vecht zichtbaar. (16 mei 1890 vanaf de Westkanaaldijk, Coll. HUA)



Kanaalbruggen

Niet alleen het door sloten en watergangen gekarakteriseerde landschap werd doorsneden, maar ook veel doorgaande wegen werden onderbroken door de aanleg van het kanaal.

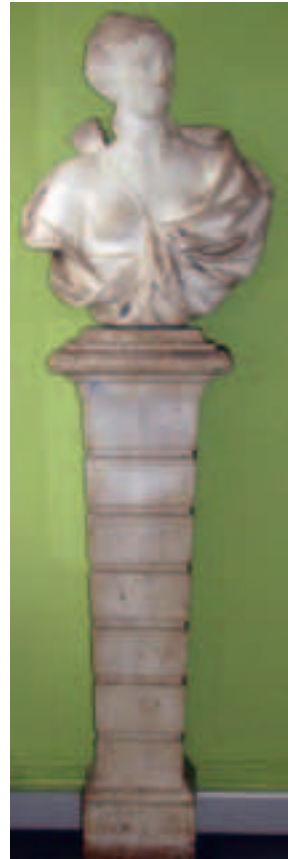
Om het verkeer tussen beide oevers doorgang te laten vinden was het tussen Nigtevecht en Utrecht noodzakelijk dat er zeven draaibruggen met een doorvaartbreedte van twee maal 14 m. en een hoge voetgangersbrug bij Nieuwersluis aangebracht werden. De kosten van deze bruggen bedroegen fl. 99.997,-.

Bij minder belangrijke wegen zoals die van de Rijksweg naar Nieuwer Ter Aa werd een veerpont ingelegd. Ook was het nodig om een aantal spoorbruggen te bouwen.

De draaibruggen werden bij nadering van boten in de lengterichting van het kanaal gedraaid, zodat er als het ware twee vaarstroken ontstonden. Dit open- en weer dichtdraaien kon geruime tijd duren. Soms, zoals in Maarssen, werd er een schuilhuisje naast de brug gebouwd, waar men droog kon staan. Het was zo gemaakt dat men ook altijd uit de wind kon staan.

Door de lange wachttijden waren de draaibruggen niet geliefd noch bij het weg- noch bij het scheepvaartverkeer, toch hebben zij 50 jaar dienst gedaan. Rond 1938 zijn alle draaibruggen (behoudens die te Breukelen) vervangen. Dit was noodzakelijk vanwege de plannen tot verbreding van het kanaal. In Maarssen heeft van 1938 tot 1984 een pont dienst gedaan als vervanging van een brug. De brug werd later meer zuidwaarts, richting Utrecht, herplaatst.

De Gemeente Breukelen maakte bezwaar dat de brug niet recht tegenover de Poeldijk kwam te liggen, thans de Stationsweg, maar dat werd niet gehonoreerd.



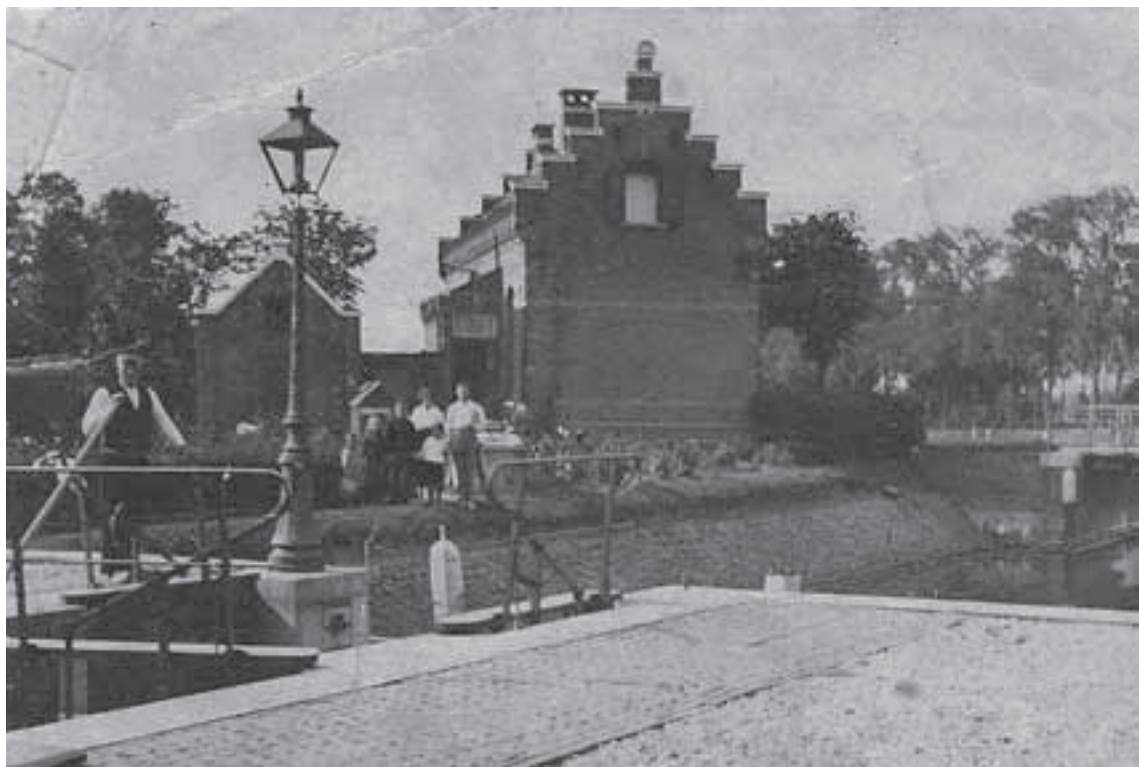
Afb. 32. Diana, een van de twee opgegraven tuinbeelden (Flora en Diana) uit het park van Hertefeld. (Coll. Van Bommel)



Afb. 33. Zicht op de ophaalbrug in de Rijksstraatweg, links het kanaal; rechts de dubbele sluiswachterwoning met daarnaast de schotbalkloods. Op de voorgrond de vier afsluiters voor de grondduikers van de Proostwetering. Het huis midden in de foto zou het inmiddels afgebroken huis Kattenburg of Ruimzicht kunnen zijn. (Foto 6 september 1892)



Afb. 34. Sluis en sluiswachterswoning aan de Proostwetering. (Coll. H.K.Maarsen)





Afb. 35. Huidige situatie; nu staat hier het kantoor van Strukton. (Coll. Van Bommel)



Afb. 36. Situatie zoals die er rond 1930 nog was. (Coll. H.K. Maarsse)





Afb. 37. De betonnen boogbrug, de Opbuurenbrug, verving in 1932 de oorspronkelijke ophaalbrug in de Amsterdamse Straatweg. (*Utrecht in woord en Beeld*, 19 april 1935 Coll. Van Bemmel)

Afb. 38. De draaibrug en de hoge voetbrug bij Nieuwersluis op 22 september 1891. Een van de overspanningen van de voetbrug is geplaatst op jukken die opgericht zijn op twee gekoppelde vaartuigen, zodat deze tijdelijk opzij gevaren kan worden om doortocht te verlenen aan een baggermolen met transporteur. Let op het vlot met gestapelde bakstenen op de voorgrond. (Coll. HUA)



Voordat de brug bij Breukelen geplaatst kon worden had dat heel wat voeten in aarde.

In 1939 is begonnen met de opritten. De eerste brug was klaar in 1940 maar deze werd gebruikt om de voor de tijdens de meidagen vernielde brug over de IJssel bij Zutphen te vervangen. Die werd op zijn beurt opgeblazen in 1945 en de inmiddels vervaardigde derde brug ging in 1951 naar Doesburg ter vervanging van een ook daar vernielde brug. De vierde brug (de huidige) kwam uiteindelijk in 1954 echt naar Breukelen.

Ook in Loenersloot en Nigtevecht werden kanaalbruggen gebouwd, zoals te zien is op afb. 45 en 46. De draaibrug bij Loenersloot werd in 1938 vervangen. Op afb. 46a is deze nieuwe brug te zien. De rechter pijler staat nog op het land. Sinds de verbreding van het kanaal in 1952 staat deze in het water. In Nigtevecht was tussen 1951 en 1967 (toen werd aan de verbreding van het kanaal gewerkt) een rijdend pontveer ingezet waarop ook auto's vervoerd konden worden. Deze werd voortbewogen door een dieselmotor, die de wielen over een rail op ongeveer 6 m. diepte aandreef. Naast dit pontveer was een overzetboot afgemeerd om bij reparatie van het rijdende pontveer toch de fietsers en voetgangers over te kunnen brengen.

Geschiedenis van het station en de loopbrug bij Nieuwersluis

Op bijgaande schoolplaat (afb. 48) is links de brugwachterswoning te zien, daarnaast de geopende brug waar net een sleep schepen door komt en rechts het station waar op de achtergrond een stoomtrein passeert.

De eigenaar van de buitenplaats **Sterreschans**, H.J. Doude van Trooswijk, kwam in 1842 met de Rijnspoorwegmaatschappij overeen om land aan hen te verkopen ten behoeve van de aanleg van de spoorlijn Utrecht-Amsterdam. Voorwaarde was dat er een station in Nieuwersluis zou komen en dat alle treinen die er langs kwamen zouden stoppen (ook als er geen passagiers waren). De familie had voorts het recht om gratis eerste klas te reizen. De spoordirectie was 30 jaar later niet blij met de regeling door de inmiddels enorme toename van het aantal treinen en liet in 1875 een trein doorrijden met als gevolg een proces dat door de heer W.I. Doude van Trooswijk werd gewonnen.

In 1913 is voor fl. 100.000,- een gedeelte van de verplichtingen afgekocht en stopten er van toen af circa 40 in plaats van 94 treinen per dag. In 1953 is een finale regeling tot stand gekomen en werd het station opgeheven, op 16 mei



Afb. 39. Een draaibrug in aanbouw. (Locatie onbekend)



Afb. 40. Het testen van de spoorbruggen met vier zware locomotieven. Vaste spoorbruggen lagen bij Weesp en twee in Utrecht.



Afb. 41. Draaibrug Zuilen, de brug was bedoeld om de Zuilense en Maarssense boeren de gelegenheid te bieden hun landerijen in Maarssenbroek en Hoge- en lage Weide te bereiken. Rechts ligt de pannen- en steenfabriek Welgelegen, waar later de ACF is gebouwd. (Coll. Vechtstreekmuseum)



Afb. 42. De brug in Maarssen, geheel links de Stationsweg; in het midden de woningen van de brugwachter en zijn knecht en daarvoor het schuilhuisje. (Coll. H.K. Maarssen)



Afb. 43. Als vervanging van de vorige brug heeft jaren lang dit pontje dienst gedaan met een andere functie, in hoofdzaak een kortere weg voor werknemers van de industrieën aan de Westkanaaldijk zoals de kininefabriek. Het bootje de Havendienst 5 heeft dienst gedaan van 1938 tot mei 1984. (Foto Jan J. van Dijk)

stopte de laatste trein. Het fraaie station werd radicaal afgebroken en er is nu niets meer van te zien.

Bij de aanleg van het Merwedekanaal herhaalde de geschiedenis zich. **Sterreschans** moest nu een deel van het overpark afstaan bij de verkoop waarvan werd bedongen dat de treinpassagiers niet voor een geopende draaibrug hoefden te wachten. Daarvoor werd een hoge voetgangersbrug aangelegd.

Treinpassagiers uit Breukelen en Loenen kwamen speciaal naar dit station, alle treinen stopten immers en men hoefde niet voor een geopende brug te wachten. De brug heeft tot 1953 dienst gedaan en is toen tegelijk met het stationsgebouw afgebroken. Afbeelding 49 toont hoe de huidige situatie er uitziet, zonder brug en gebouwen.

De brug in Nieuwersluis is nooit meer teruggeplaatst maar is geheel vervangen door een pontje, dat tot op de dag van vandaag dienst doet voor fietsers en wan-



Afb. 44. Kanaalbrug in Breukelen. Zicht op de oostzijde, links het sluisje en de sluiswachterswoning aan de Kerkvaart. (Coll. H.K. Breukelen)



Afb. 45. Geopende kanaalbrug bij Loenersloot. (Coll. W. Mooij)



Afb. 46. Kanaalbrug Nigtevecht. (Coll. W. Mooij)



Afb. 46a. De vaste brug die sinds 1938 de draaibrug bij Loenersloot verving. De rechter pijler staat sinds de verbreding van het kanaal in 1952 in het water. (Coll. W. Mooij)



Afb. 47. Rijdend pontveer over rails bij Nigtevecht, de overtocht was gratis. (Coll. W. Mooij)

delaars. Aan de oostoever van het kanaal hing vroeger een grote bel die men kon luiden om de pontvaarder te waarschuwen dat er klanten waren.

In 1991 waren er plannen de pont te vervangen door een fiets-loopbrug. De jaarlijkse kosten voor het instandhouden van de pont waren toen fl. 300.000,-. Er werd jaarlijks door 10.000 fietsers en schoolkinderen gebruik van gemaakt. In 2010 is de pont overvaren waarbij de pontbaas helaas is omgekomen.

Andere kunstwerken

In de tijd waarin het kanaal is aangelegd gebeurde vrijwel alle transport over water. Gemotoriseerde vrachtwagens bestonden nog niet; paard en wagens konden slechts enige tonnen per keer vervoeren. Daarom moesten er allerlei kunstwerken aangelegd worden om ook het kleinere scheepsverkeer te faciliteren. Boeren vervoerden koeien, hooi, melk en kaas per boot en voor de bouw werden stenen, hout, riet, dakpannen en cement over water aangevoerd. Ook de klei voor de steen- en panovens en niet te vergeten turf en kolen kwam met vaartuigen naar de fabrieken. Voor de grotere schepen moesten sluisen



Afb. 48. De loopbrug over het kanaal ten behoeve van de treinpassagiers te Nieuwersluis. (Tekening B. Bueninck, uitgave Wolters Groningen, prijs ad fl. 2,65 incl. crisistoeslag!)

gebouwd worden om de verschillende polderpeilen met elkaar te verbinden. Voor kleinere boten kon met de goedkopere overtoom volstaan worden.

Een overtoom is een systeem om kleine platbodemvaartuigen over de dijk van de ene naar de andere polder te slepen. Het was een toestel dat vanaf de 17^{de} eeuw tot in de 20^{ste} eeuw in het vlakke polderland vaak werd gebruikt. Via een windas werd de boot over rollers of een gladde helling naar boven getrokken, soms tot op een wip, om hem aan de andere kant gecontroleerd te water te laten. In sommige steden herinnert de straatnaam Overtoom nog aan de plaats waar een dergelijk systeem heeft gestaan.

De Overtoom op afbeelding 52 bevond zich tussen Maarssen en Maarssenbroek, en heeft tot 1926 dienst gedaan. Op deze foto is links de spoorlijn Utrecht Amsterdam (1843) natuurlijk zonder elektrische bedrading te zien en





Afb. 48a. De voetgangersbrug over het kanaal naar station Nieuwersluis in 1903. (Coll. W. Mooij)



Afb. 49. Huidige situatie, kijkrichting Breukelen. (Foto B. de Ruiter)



Afb. 50. Pontveer Over Holland –Nieuwer Ter Aa. (Tekening G.M. Tamson 1873-1939, Coll. Stichtse Vecht (Breukelen))

Afb. 51. Huidige situatie van de vorige afbeelding. (Foto februari 2010, Jan J. van Dijk)



de polder Maarssenbroek. Rechts kabbelt het Merwedekanaal met daarvoor het kleilichaam en de dijk. Geheel links, niet op de foto, staat nu het Haarringemaal.

Op de voorgrond valt de bediening op voor een drietal grondduikers, met daarvoor een vuilopvang rek. Ook tussen Breukelen en Nieuwersluis bevond zich een overtoom, zoals te zien is op afbeelding 53.

Voor al die brug- en sluiswachters en verder personeel moest voor huisvesting worden gezorgd dicht bij hun werk. Architecten van Waterstaat hebben voor de te bouwen woningen het ontwerp gemaakt in Hollandse neo-rennaissance stijl waarvan de uiterlijke kenmerken: trapgevels, gesmede sierankers, siermetselwerk en verhoudingen goed te herkennen zijn.

De huizen stonden op een ruime kelder; op de begane grond bevonden zich het woonvertrek en de keuken en op de bovenverdieping een ouderslaapkamer met bedstede, een kinderkamer en een open zolderruimte.

Er moeten tientallen van deze woningen gestaan hebben, alleen al in Maarssen waren er vijf nodig:

- een bij de overtoom
- een dubbele bij de Vechtsluis voor de sluiswachter en zijn knecht.
- een dubbele voor de draaibrug, dito.
- een voor de sluiswachter bij de Proostwetering.

Ten behoeve van de verbredingen van het kanaal zijn vele van deze huisjes gesloopt. De huizen die nu nog bestaan zijn over het algemeen tot Rijksmonument verklaard.

De Opening van het kanaal

Begin 1892 was het kanaal gereed. Tijd voor de feestelijke opening. Deze zou verricht worden door koningin Wilhelmina en koningin-regentes Emma.

Op 27 juli 1892 kregen de burgemeesters van de omringende gemeentes van de Hoofdingenieur van Rijkswaterstaat de volgende missive:

Om de onder uw bevelen staande politiedienaren assistentie te laten verlenen aan de Rijks brugsluis- en pontwachters tot handhaving van hun gezag en van de goede orde bij mogelijk grote toeloop van toeschouwers bij de doorvaart van het vaartuig, waarop de koningin en de koningin-regentes zich zullen bevinden. Men rekent er op dat Maarssen om ca. 1 uur zal worden gepasseerd.

Juichend stond een groot deel van de bevolking, inclusief het gemeentebestuur in ambtsgewaad, aan de oevers van het kanaal. Het oud zeer dat de Vecht



Afb. 52. Overtoom tussen Maarsse en Maarssebroek, die tot 1926 dienst heeft gedaan. (Foto P. Oosterhuis, 20 sept. 1892, ca. een maand na de officiële opening)



niet gekanaliseerd werd was men al vergeten, later zou veel industrie langs het kanaal komen en Maarsse veel werkgelegenheid bieden.

De feestvloot bestond uit 4 stoomboten:

De Ceres met koningin Wilhelmina en koningin-regentes Emma.

De Mercurius en de Diana voor de genodigden.

Een havenstoomboot met twee muziekkorpsen en journalisten.

Voorafgaand aan deze vaartocht werd een reglement voor het scheepvaartverkeer opgesteld.

Waar de schepen langs kwamen mocht geen ander scheepvaartverkeer plaatsvinden. Schepen moesten ten minste 200 m. ver van de sluisen en bruggen afmeren. Bij het passeren van de feestvloot mochten de schepen geen rook of stoom uitstoten enzovoort.



Het feest werd besloten met een groot diner in de koningszaal van Artis waaraan door ongeveer 250 personen is deelgenomen.

Er was een strak kanaal ontstaan met de volgende afstanden:

- van Amsterdam tot de schutsluis in Utrecht van 35,3 km.
- van Amsterdam tot Vreeswijk van 48,5 km.
- van Amsterdam tot de Merwede bij Gorinchem totaal 71,3 km.

De afbeeldingen 59 en 60 tonen het kanaal in de beginjaren, nog voor de verbredingen die al spoedig noodzakelijk zouden blijken.

In plaats van de geplande vier jaar duurde de totale voorbereiding en uitvoering bijna twaalf jaar, vanaf de eerste wet uit 1881 tot de opening in 1892.



Afb. 53. De Overtoom met wip tussen Breukelen en Nieuwersluis, ter hoogte van Nieuwer Ter Aa. (Part. coll.)



Afb. 54. Voorbeeld van het type huizen dat langs het kanaal verrees. (Coll. HUA)

Afb. 55. De in aanbouw zijnde woningen bij de Vechtsluis nabij de Zuilense brug. Op de achtergrond zijn de schuren van de dakpannenfabriek Welgelegen en de molen de Hoop te zien. (Coll. Rijkswaterstaat)



De kosten waren begroot op fl. 12 miljoen, uiteindelijk waren de totale kosten ruim fl. 20 miljoen. De aankoop van de gronden alleen al vroeg fl. 3.330.000,-, de uitvoering van de werken fl. 16.465.000,-. Het verschil werd veroorzaakt door bijkomende kosten. Dit soort en die mate van overschrijdingen zijn van alle tijden bij grote publieke werken. De hoge snelheidslijn en de Amsterdamse metro liggen nog vers in het geheugen.

Dat er naast de evidente voordelen voor de Amsterdamse haven van een snelle, grootschalige verbinding met het achterland ook nadelen waren was onvermijdelijk. Nu kunnen wij treuren om het verlies van de unieke cultuur in het landschap zoals de sloop van de watermolen in Maarssenbroek, de doorsnijding van het cope-landschap met verkeers- en waterwegen, het verlies van honderden hectaren veenweide door onteigeningen en omwegen voor eigenaren van land dat door het kanaal was doorsneden. Bedenk dat de auto nog gemeengoed moest worden.

De Vechtgemeenten verloren inderdaad veel inkomsten aan bruggelden en bestedingen van schippers. Het werd heel stil in de Vechtstreek en het duurde tot na de tweede wereldoorlog voor de streek nieuw leven werd ingeblazen door de toeloop van forensen uit de omliggende grote steden.

Afb. 56. Het kanaal is klaar, alle werkzaamheden zijn uitgevoerd, de opening kan plaats vinden.





Afb. 57. Feestelijk versierde schepen waarmee koningin Wilhelmina en koninginregentes Emma op 4 augustus 1892 het Merwedekanaal van Amsterdam tot Vreeswijk openen. (Aquarel door Anthony Grolman)

De verbredingen van het kanaal

In 1893, vlak na de opening, vervoerden 48.197 schepen zo'n 1.767.500 ton vracht. Het aantal vaarbewegingen over het kanaal nam echter explosief toe. Reeds spoedig na de voltooiing van het kanaal werd het al te smal bevonden en werd er gesproken over verbreding. Eerst gooide de crisis van 1929 roet in het eten en daarna de tweede wereldoorlog. Maar nadien werd met voortvarendheid gewerkt en op 21 mei 1952 kon koningin Juliana het Amsterdam-Rijnkanaal, toen verbreed tot 60 m. en verdiept tot 4,20 m., openen.

Bij een nader onderzoek naar de verbredingen is een onteigeningslijst opgedoken van 23 april 1940 van Breukelen en Maarssen; daarin staat onder andere vermeld: watertoren, loodsen, erf en huis 55 are en 33 centiare eigendom van Nederlands Bureau voor Waterleidingen te Utrecht. Pas in 1976 bij de tweede verbreding is die watertoren gesloopt. Als eigenaar van grond achter kasteel Nijenrode staat de heer Goudstikker natuurlijk genoemd.



Afb. 58. In Vreeswijk was een fraaie rood fluwelen troonhemel met zetels voor Hare Majesteiten en voor de autoriteiten verzezen, waarboven de koninklijke kroon was aangebracht. (Coll. H.K. Nieuwegein)

De schepen bleven toenemen in maat en al spoedig werden er plannen gemaakt voor de volgende verbreding. Ten einde het kanaal over de volle breedte bevaarbaar te maken werden langs beide oevers stalen damwanden geslagen. Dat dat de golfslag flink heftiger maakt merken kleinere schepen en jachtjes die zich op het kanaal wagen.

Op 31 oktober 1981 was het koningin Beatrix die het opnieuw verbrede kanaal opende dat nu 100 m. breed en 6 m. diep is. Inmiddels was het kanaal het drukst bevaren kanaal van West Europa geworden. In 2012 was het aantal schepen bijna verdubbeld ten opzichte van de beginjaren naar 87.000 schepen. Deze vervoerden 164.000.000 ton vracht per jaar. In 120 jaar tijd is dus minder dan de dubbele hoeveelheid schepen 100 keer zoveel vracht gaan vervoeren. Zelfs de Vecht wordt nu uitgediept om oude verontreinigingen kwijt te raken, maar deze is verder gelukkig gebleven zoals hij was. De luchtfoto (afb. 61) toont fraai het punt in Nigtevecht waar de kronkelige Vecht en het kaarsrechte kanaal samenkomen.



Afb. 59. Zicht op Breukelen, links de schutsluis in de Kerkvaart met de Poeldijk en de geopende draaibrug, waar heel wazig te zien, een schip door vaart en hier ook weer de tentwagen. Op de voorgrond een stoompassagiersschip met bemanning en prachtig geklede passagiers. Foto gemaakt door de Amsterdamse fotograaf P. Oosterhuis op 19 mei 1893. (Coll. R. van Kralingen)



Afb. 60. Geopende draaibrug bij Nieuwersluis. (Coll. W. Mooij)



Afb. 61. Luchtfoto waarop mooi te zien is dat de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal bij Nigtevecht bij elkaar komen. (Foto: Paul Deelman)

Bronnen

Geïllustreerd volkstijdschrift *Eigen Haard* uit 1890 in 6 afleveringen 'Langs het Merwedekanaal' als ooggetuigenverslag de belangrijkste bron.

Rapporten over de stand der werkzaamheden aan het Merwedekanaal 1889-1890 uitgebracht door de Commissie uit de kamer van koophandel en fabrieken te Amsterdam met tekening.

Diverse ingangen Regionaal Historisch Centrum Vecht en Venen in Breukelen.

Greup, G.M., 1952, *De Rijnverbinding van Amsterdam en haar geschiedenis*

Baars, K.E., 1991, *Varend vervoeren van Amsterdam tot de Rijn 110 jaar Merwedekanaal*.

Manting, A.A., 2002, *De mens zoekt zijn weg*. Bijlage tijdschrift *H.K. Breukelen*

Periodieken van de Historische kringen Loenen, Breukelen en Maarssen

Afbeeldingen gescand door Bert de Ruiter.

Hedendaagse foto's: Jan J. van Dijk, Bert de Ruiter en van auteur.

Munnig Schmidt, E., 2010, 'Overtoom, een verdwenen fenomeen', *Jaarboekje Niftarlake*, p. 44.

Munnig Schmidt, E., 1999, 'Een afgewende ramp voor de Vecht en het Gein', *Jaarboekje Niftarlake*, p. 26.

Door het veen

Infrastructuur in noordwest Utrecht 1800-1930

Dr Fred Vogelzang

Anders dan nu, waar de provincie het kruispunt van Nederland is, voerden eeuwenlang maar een paar doorgaande wegen door het Sticht. De belangrijkste vorm van vervoer was die over het water. Rivieren zoals de Vecht, de Angstel en de Oude Rijn verbonden de belangrijkste plaatsen met elkaar en juist de stevige ondergrond van de oevers was de reden dat daar de nederzettingen waren ontstaan. Het waren linten van bewoning en vervoer door de toen uitgestrekte en vaak onbegaanbare veengebieden.

Vanuit plaatsen als Vleuten en Harmelen langs de Oude Rijn en Maarssen, Breukelen, Loenen en Abcoude langs Vecht en Angstel was het veen in de middeleeuwen ontgonnen. De afwateringskanalen waren toen ook als locatie voor nederzettingen gaan fungeren en het was over die weteningen dat de boeren in bijvoorbeeld Kockengen, Spengen, Kamerik, Wilnis en Mijdrecht hun producten vervoerden.

De weinige landwegen werden lokaal onderhouden doordat de aanwonenden daartoe verplicht waren. Die opzet had zwakke kanten, zoals bleek bij de weg van Wilnis naar Utrecht. Bij Oukoop weigerde in de 18^{de} eeuw een grondeigenaar zijn steentje bij te dragen, met als gevolg dat de weg daar een groot deel van het jaar onbegaanbaar was. Reizigers die Utrecht wilden bereiken, moesten meer dan tien kilom. omlopen via Baambrugge om de stad te bereiken.

Onder Napoleon kwam hierin enige verbetering, omdat hij de hoofdplaatsen van zijn keizerrijk met grote doorgaande wegen wilde verbinden. Zo kwam er een verharde straatweg van Utrecht naar Amsterdam.

Ook onder koning Willem I werd een aantal straatwegen aangelegd, zoals de verbinding van Utrecht naar Gouda, die via Vleuten liep. Die wegen waren duidelijk niet bedoeld voor lokaal vervoer. Provincie en gemeenten hadden tot de grondwetswijziging van 1848 bovendien geen eigen taak of budget voor wegenaanleg. Dat werd, in de geest van de heersende liberale economische visie, overgelaten aan het initiatief van ondernemers en grondbezitters. Zij konden concessies aanvragen voor de aanleg van wegen en de kosten daarvan terugverdienen door het heffen van tol.

De rivieren en belangrijke kanalen daarentegen werden een zaak van het Rijk, omdat die op een hoger niveau van belang waren. De aanleg van spoorwegen werd aanvankelijk eveneens aan de markt overgelaten, maar anders dan in het buitenland vertoonden Nederlandse investeerders weinig animo om daarin te beleggen. Derhalve werden vervolgens stimuleringsmaatregelen vanuit de Rijksoverheid genomen.

Het spoorwegnet en vooral het waterwegennet namen in de loop van de 19^{de} eeuw flink toe. De landwegen bleven in die ontwikkeling achter. Nu had Utrecht, dat gezien werd als het middelpunt van het koninkrijk, inmiddels relatief veel goede verbindingen, zowel via diligenciediensten als trekschuiten over het water, maar op lokaal niveau lieten de vervoersmogelijkheden te wensen over. De groeiende bevolking bracht meer mobiliteit met zich mee. Het westen van de provincie bleef echter achter in die bevolkingsgroei, vooral vanwege het slechte drinkwater. Daardoor kwamen epidemieën regelmatig voor en dat remde de groei. Toch verdubbelde de totale Utrechtse bevolking tussen 1760 en 1860.¹

Utrecht was vooral een landbouwgebied, hoewel de nabijheid van Holland tot enige industrialisatie leidde. Die concentreerde zich in enkele steden, waarbij met name Utrecht en in mindere mate Amersfoort er met kop en schouders bovenuit staken. Wel ontstonden aan de Vecht bijvoorbeeld een glasfabriek, een loodwit- en een beenderzwartfabriek naast de steen- en pannenfabrieken, die er al vanouds lagen. In mindere mate kende ook Woerden industrie, vooral steen- en pannenbakkerijen en later, door de aanleg van de spoorwegen, zuivelindustrie. Een bekende steenfabrikant aan de Vecht was Jacob Nicolaas Bastert, die ook in de politiek actief was en in 1887 minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid werd.

Pas de aanleg van het Merwedekanaal stimuleerde de vestiging van grote fabrieken in het noordwesten van de provincie. Bij Maarssen kwam bijvoorbeeld een kininefabriek en later een betonbedrijf. De aanwezigheid van goedkope Duitse arbeidskrachten, die waren blijven hangen na de droogmaking van de polders rond Mijdrecht, bood mogelijkheden voor kleinschalige industrie, maar het aantal fabrieken nam slechts langzaam toe in het Utrechtse. Zo steeg het aantal stoommachines van slechts 13 in 1851 naar 26 tien jaar later.² De spoorwegen trokken wel grote bedrijvigheid aan. Stork, Werkspoor en metaalfabrieken zoals Demka vestigden zich langs het Merwedekanaal, later het Amsterdam-Rijnkanaal.



Afb. 1. De Straatweg tussen Nieuwersluis en Breukelen rond 1920. Grote stapels klinkers langs de weg duiden op een op handen zijnde verbreding of verbetering van de weg. (Coll. W. Mooij)

Het gros van de nieuwe infrastructuur in de 19^{de} eeuw in de provincie Utrecht was gericht op de transitohandel. Wie bepaalde de aanleg van die verbindingen en welke gevolgen had dat voor de lokale samenleving en economie? In dit artikel wordt gepoogd daar een eerste antwoord op te geven.

De Vecht en de Keulse Vaart

Amsterdam heeft al eeuwenlang een goede relatie met de regering in Den Haag. Daar waar Rotterdam op eigen kracht een wereldhaven werd, wist en weet het veel minder gunstig gelegen Amsterdam met steun van rijkssubsidie een belangrijke doorvoerhaven te blijven. Onlogisch, want schepen konden de stad alleen bereiken via de moeizame route via de Zuiderzee, langs de ondiepten van Pampus naar het IJ. In 1824 werd daarom het Noord-Hollands kanaal gegraven, maar dat bleek slechts een tijdelijke oplossing. In 1863 verleende koning Willem III goedkeuring aan de aanleg van het Noordzeekanaal. Daartoe waren ook zeesluizen bij IJmuiden noodzakelijk, die op rijkskosten werden gebouwd. Onlangs nog lukte het de stad Amsterdam staatssteun te verkrijgen voor

het flink vergroten van deze zeesluizen. De lobby is dus nog steeds succesvol. De verbinding met zee is maar de helft van het verhaal. Amsterdam zelf heeft weinig achterland maar werd in de 17^{de} eeuw dé doorvoerhaven van West-Europa, een rol die Nederland nog steeds vervult. De Vecht was de belangrijkste verbinding met het Duitse achterland. Het al uit de middeleeuwen stammende afwateringskanaal Bijleveld nam een deel van het personenverkeer voor zijn rekening via trekschuiten, maar over de Vecht kwam de bulk van de goederen. Utrecht en Amsterdam kwamen in het midden van de 17^{de} eeuw overeen, de rivier te verbeteren en samen te onderhouden. Er waren drie routes naar de Vecht: buitenom, via het IJ, de Zuiderzee naar Muiden (zeker na de bouw van de zeesluis aldaar in 1674), via de trekvaart langs de Amstel naar Weesp of die over de Amstel via Abcoude naar Nieuwersluis en de Vecht op naar Utrecht. De verbetering van de Vecht zorgde ook voor openlegging van bijvoorbeeld Abcoude en Maarssen.³ De rivier werd echter geplaagd door ondiepten en grote aantallen bruggen en sluizen vormden een flinke hindernis.

In 1821 kwam daarom een Koninklijk Besluit af ter verbetering van deze zogenaamde 'Keulse Vaart', de route van Amsterdam via Utrecht naar de Rijn en zo naar Keulen en het opkomende Roergebied. Het jaar daarop werd begonnen met de verbetering van de vaarweg. Schepen volgden nu de Amstel, voeren via de ringvaart van de Watergraafsmeer naar de Weespertrekvaart en het riviertje de Gaasp naar de Vecht. Weesp kreeg een grotere sluis, de Gaasp werd verbreed. De eigenaren van de gronden langs de vaarroute kregen via een verhoefslaging de plicht het vaarwater op diepte te houden. Dat leidde tot veel klachten. In 1854 werd daarom besloten het onderhoud van de Vecht bij het Rijk onder te brengen.⁴ Al in 1819 was de provincie Utrecht verantwoordelijk geworden voor het zuidelijk deel van de Keulse Vaart, vanaf de stad Utrecht naar de Lek. De nieuwe Keulse Vaart leverde voor de scheepvaart een behoorlijke tijdswinst op, maar nog altijd hinderden zeven sluizen en diverse bruggen een vlotte doorvaart. Ook vormden de vele bochten in de Vecht een probleem voor de steeds groter wordende schepen. Zeker toen door de Duitse industrialisatie de vraag naar massagoederen als steenkool en ijzererts enorm toenam en om nog grotere schepen vroeg.

Dat waren niet de enige problemen waarmee de Vecht kampte: ook te hoge of te lage waterstanden kwamen regelmatig voor. Een voorval ter illustratie. Net buiten Utrecht, op de plek van de oude zijdespinnfabriek Zijdebalen, waren de heren Schober en Elin een spinnerijfabriek begonnen, die net als zijn voor-



Afb. 2. De rode brug in Utrecht rond 1905, een van de vele bruggen die het vaarverkeer over de Vecht vertraagden. Op de oever liggen enorme stapels dakpannen en bakstenen.



ganger voor de aandrijving gebruik maakte van een waterrad. Er was echter regelmatig overlast van extra water uit de Vaartse Rijn, dat weer afkomstig was van de Hollandse IJssel. De heren eisten de afsluiting van die laatste rivier om te voorkomen dat hun fabriek telkens moest worden stilgelegd als de sluizen in het zuiden open gingen. Het duurde enkele jaren en veel overleg tussen Utrecht en het Rijk, dat verantwoordelijk was voor de rivieren, voordat hiervoor een oplossing werd gevonden.

Verbetering van de vaart door de Vecht bleef dus noodzakelijk. In 1824 was de rivier voor het astronomische bedrag van fl. 600.000,- uitgebaggerd.⁵ De nauwe doorgangen in de dorpen Loenen, Maarsssen en Breukelen vormden flinke barrières. Fundamenteel was het probleem van het onderhoud. Na de grote ingrepen op kosten van het Rijk werd daarna lange tijd geen groot onderhoud meer gepleegd. Pas in 1854 werd nogmaals een grote baggercampagne gestart, maar opnieuw volgden er geen afspraken over structureel onderhoud. Daarbij kwam, dat de rivier niet onder één waterschap viel, maar was verdeeld over tientallen kleinere en grotere waterschappen, die nauwelijks samenwerkten. Sterker nog, men had er eerder een handje van om de problemen niet zozeer



over de schutting, als wel over de dijk bij de buren te deponeren. In het midden van de 19^{de} eeuw werd vanuit Utrecht daarom aangegeven, dat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de Vecht moest nemen en dat een eerste belangrijke stap het samenbrengen van alle Vechtwaterschappen tot een overkoepelend waterschap diende te zijn.

Hoe noodzakelijk dat was, bleek in 1868. De Maarsseveense Plassen werden in die periode deels drooggemalen. Het water werd geloosd op de Vecht. Met dat water kwam echter veel zand en bagger mee en dat veroorzaakte nieuwe ondiepten in de rivier. De doorvaart werd zelfs zo gehinderd, dat grotere schepen niet verder konden. Er moesten lichters worden ingezet om ze over de zandbanken heen te tillen. Het bleef echter bij incidenteel onderhoud, een probleem dat ook nu nog endemisch is. In 1873 werd bijna fl. 3000,- uitgetrokken voor onderhoud aan de Vecht. Problemen ontstonden ook met de oevers. De inzet van steeds meer stoomschepen – het aantal concessies voor stoomvaartdiensten nam flink toe, al waren niet alle ondernemers even succesvol: soms moest een dienst wegens tekort aan klandizie worden opgeheven – zorgde voor toenemende aantasting van de beschoeiing door grotere golfslag. Toen de verhoefslaging voor het onderhoud van de oevers onder de aanwonenden werd opgeheven en het Rijk via de provincie voor dertig jaar het onderhoud overnam, bleek dat in die regeling het onderhoud van gemetselde oeverwallen en schoeiingen was vergeten. Een aangepaste regeling uit 1862 bracht geen oplossing. De eigenaren gingen er, anders dan de betrokken ambtenaren, van uit dat die zaken door de provincie waren overgenomen. Daardoor was er al jaren geen onderhoud en zelfs geen controle geweest. Niemand wist dus in welke toestand de oevers van de Vecht verkeerden.⁶ De minister hakte de knoop door: nieuwe regelingen kwamen naast, niet in plaats van de oude. De historische verplichtingen waren dus nog steeds geldig en de eigenaren van de aanliggende gronden bleven verantwoordelijk. Zulke conflicten over onduidelijke wetgeving lopen als een rode draad door de hele 19^{de} eeuw. Een voorbeeld is Nieuwersluis, waar de provincie Utrecht en de stad Amsterdam van oudsher de sluisen beheerden, hoewel de Vecht onder het Rijk viel, dat ook geld uittrok voor sluisonderhoud. In 1891 nog ging er ruim fl. 5200,- naar de jaagpaden en sluisen in de Keulse Vaart. Datzelfde jaar werd veel geld uitgegeven voor de verhoging van de dijken langs de Vecht. Ook de daarop gelegen jaagpaden werden verbeterd, al veroorzaakte de opkomst van de stoomschepen het langzaam verdwijnen van de paardentractie.

In 1894 besloot de minister dat de steeds terugkerende onderhoudsposten te zwaar op zijn begroting drukten en dat de zaak efficiënter aangepakt diende te worden. Ook hij concludeerde dat een belangrijke verbetering de instelling van één waterschap voor de hele Vechtboezem zou zijn. Utrecht steunde deze plannen, maar legde het initiatief bij de provincie Noord-Holland. Inmiddels was de Vecht zijn karakter van doorgaande goederenroute aan het verliezen door de aanleg van het Merwedekanaal. Onderhoud bleef echter van groot belang voor de waterhuishouding. De wens van de minister veroorzaakte op het provinciehuis in Haarlem geen grote activiteit. Daarom nam in 1910 Statenlid Herman Jacob Doude van Troostwijk, eigenaar van de Loenense buitenplaats Sterreschans, het initiatief om nogmaals voor te stellen te komen tot één waterschap. Drie jaar later kreeg de hoofdingenieur van de provinciale waterstaat opdracht om dit idee uit te werken. Toen was samenvoeging van waterschappen in het Utrechtse inmiddels aan de orde van de dag. Van de ooit 130 waterschappen in de provincie zouden in de 20^{ste} eeuw uiteindelijk slechts een drietal overblijven. Het duurde trouwens tot 1977 voordat het waterschap De Vecht ontstond. Binnen enkele decennia ging dat op in waterschap Amstel, Gooi en Vecht.

Merwedekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal

De problemen met de Vecht als doorgaande vaarroute inspireerden velen tot het opstellen van alternatieve plannen. Vanaf 1870 kwam er een hausse aan brochures uit, waarin andere tracés en nieuwe kanalen werden voorgesteld.⁷ Hierover leest u in het artikel van Hans van Bommel elders in dit Jaarboek. Dankzij de inspanningen van Jhr J.W.H. Rutgers van Rozenburg, een Amsterdams advocaat en kamerlid, die als secretaris en later als directeur van de Amsterdamse Kanalenmaatschappij grote betrokkenheid bij het thema had, viel de keuze op het graven van een kanaal ten zuiden van de Vecht, om Utrecht heen, schuin naar het zuiden, waar het samenviel met de Vaartse Rijn tot Vreeswijk. Langs dit Merwedekanaal ontstond nieuwe industrie, vooral rond Maarssen.⁸ Langs de Vecht werd mondjesmaat ook nieuwe bedrijvigheid opgezet: zo kreeg Abcoude een kaasvatendraaijerij en opende J. Plomp een steenfabriek met 24 arbeiders. Maar de echte grote industrie ontstond in de grote steden, met name in Utrecht, waar het kanaal gunstige verbindingen bood aan veevoederfabrieken, metaalfabrieken en de Koninklijke Munt. Bij Oudenrijn opende een tabaksfabriek zijn deuren, waar meer dan honderd mensen werk vonden. In 1915 kwamen Werkspoor en de Demka bij Zuilen de



Afb. 3. Stoomboot over de Vecht in Vreeland in 1907. Langs het jaagpad zijn goed de diverse vormen van beschoeiing te zien, per perceeleigenaar verschillend. (Coll. C. de Haan)

industrie langs het kanaal versterken, in 1919 opende de Eerste Nederlandse Betonsteenfabriek in Maarssen haar deuren. Een jaar later vestigde Tjeerd Twijnstra zich daar ook. Hij was al langer op zoek naar een gunstig gelegen bedrijfsterrein buiten Friesland, waar de wortels lagen van het door zijn vader opgerichte veevoederbedrijf (veel later bekend als UT Delfia). Maarssen was zowel per spoor als via het Merwedekanaal bereikbaar en had goede verbindingen met de grote steden. Twijnstra nam zijn arbeiders mee uit Friesland. Ze vestigden zich in een apart wijkje. Niet lang daarna opende Twijnstra ook een zeepfabriek in Maarssen.⁹

Ingrijpend was de aanleg van nieuwe fortificaties rond Utrecht. Het Merwedekanaal speelde een rol bij de inundaties en dat betekende de bouw van duikers, dijken en de verdieping van de vaarroute. Gewoon onderhoud ging natuurlijk normaal door: in 1897 bijvoorbeeld werd ruim fl.40.000,- gereserveerd voor het Merwedekanaal, plus nog een half miljoen voor de aanleg van een tweede sluis net ten westen van Utrecht.

Nationale en internationale ontwikkelingen hadden eveneens grote invloed op de scheepvaart. Zo vonden er in 1903 spoorwegstakingen plaats, waardoor de aanvoer van goederen stakte en door exportverboden in België en Duitsland nam de scheepvaart nog meer af. Het duurde een paar jaar voordat die crisis werd overwonnen. De exacte gevolgen voor de scheepvaart zijn lastig vast te stellen. Er vonden wel tellingen plaats op verschillende punten. Bij Vreeswijk werden in deze periode jaarlijks zo'n 30.000 vaarbewegingen geteld. Het lijkt er op dat ruim tweederde daarvan via het Merwedekanaal voer. Het aantal getelde schepen bij Nieuwersluis in de Vecht was 1800, maar bij de Utrechtse Weerdsuis ging het om 4000 schepen.¹⁰

Om voor al die schepen de vaargeul open te houden, was regelmatig baggeren noodzakelijk. De omvang van de schepen bleef toenemen en dat zorgde niet alleen voor oponthoud bij de sluizen, maar ook dat het Merwedekanaal te klein werd. Onderhoud voor meer dan fl. 120.000,- kon daar geen oplossing voor bieden. Na de Eerste Wereldoorlog werden dan ook plannen gelanceerd om de waterweg te verbeteren of zelfs de aanleg van een nieuw kanaal. Opnieuw kwam de route via Amersfoort en de Gelderse Vallei in beeld. De Utrechtse hoofdingenieur van waterstaat ir. A.A. Mussert wist deze voor de Utrechtse economie zeer ongunstige optie af te wenden. In 1929 werd een nieuw Amsterdam-Rijnkanaal geprojecteerd en twee jaar later viel het besluit, dat kanaal opnieuw langs Utrecht te laten lopen. Langs het nieuwe kanaal kwam opnieuw industrie te liggen en het deel van het oude Merwedekanaal ten zuiden van Utrecht onderging eenzelfde metamorfose als de Vecht: het is er heden te dage vele malen drukker met pleziervaart en wedstrijdroeiboten dan met vrachtschepen. De aanwezigheid van waterwegen heeft dus nog steeds grote invloed op de lokale samenleving.

Leidsche Rijn/Oude Rijn

De Oude Rijn was al vanaf de middeleeuwen een belangrijke vaarweg. In de 17^{de} eeuw was de rivier deels gekanaliseerd en waren er jaagpaden aangelegd. In 1680 werd de Leidsche Rijn flink uitgebaggerd maar daarna werd lange tijd geen groot onderhoud meer gepleegd. Het bleef echter een belangrijke vaarweg, in 1913 voeren er nog zo'n 16.000 schepen door de sluis bij Bodegraven. Het is dan ook niet vreemd dat in 1888 verschillende handels- en nijverheidsverenigingen aandrongen op verbetering van de vaarweg ten westen van Oog in Al. Zowel voor de zeil- als de stoomvaart was een goede geul van levensbelang. Het lastige was dat de stad Utrecht deels verantwoordelijk was voor deze

rivier, omdat zij in de 17^{de} eeuw de kanalisering had uitgevoerd. In het nieuwe koninkrijk was ook de Rijksoverheid, in de vorm van de provincies Utrecht en Zuid-Holland mede verantwoordelijk geworden. Dat gaf onduidelijkheid.

Toen de handelsmaatschappijen klaagden bij Utrechtse Provinciale Staten, gaven die hun hoofdingenieur opdracht een plan te maken om de Leidsche Rijn te verbeteren. Maar daartoe was samenwerking met de stad en de westerburen noodzakelijk. Als om haar autoriteit te bevestigen, besloot de gemeente Utrecht in dat jaar fl. 39.000,- uit te trekken voor verbetering van de beschoeiing en het jaagpad langs de rivier. De stroeve samenwerking bleek nogmaals in 1891, toen het plan van de hoofdingenieur het niet verder bracht dan een diepe la.¹¹

Daarom werd drie jaar later een nieuwe provinciale commissie in het leven geroepen, die moest gaan onderhandelen met de gemeente Utrecht over de Leidsche Rijn. Ook zij kwam er niet uit. Een minderheid stelde voor, dat de provincie de zaak zou laten rusten en zou overlaten aan de stad Utrecht. De meerderheid echter lanceerde een ambitieus plan. De provincie zou de voortrekker moeten worden voor een ingrijpende aanpassing van de rivier. Daartoe zou men zelfs bereid zijn, de helft van de kosten die daarmee gemoeid waren, te fourneren, mits het Rijk en de provincie Zuid-Holland ook hun deel zouden willen dragen. Om de problemen rond de zeggenschap voor eens en altijd te beëindigen, stelde de commissie voor dat de stad Utrecht kosteloos afstand zou doen van de Leidsche Rijn ten westen van de gemeente, inclusief alle kunstwerken (bruggen, sluizen, kades etc.). De rechten en plichten nam de provincie over, maar wel bleef de stad jaarlijks voor een derde van de onderhouds- en bedieningskosten verantwoordelijk. In een unieke opwelling van daadkracht gingen de Provinciale Staten mee met het voorstel van de meerderheid en voeterden fl. 200.000,- subsidie. Gedeputeerde Staten wilden er echter niets van weten. Ze kregen het voor elkaar, dat uiteindelijk het minderheidsstandpunt werd aangenomen. De gemeente Utrecht besloot fl. 4000,- uit te trekken voor onderhoud en, om toekomstige bemoeienis voor te zijn, benoemde zij een eigen commissie voor de Leidsche Rijn. Het was een klassiek voorbeeld van *killing in committee*, want van de commissie werd nooit meer iets vernomen. Wel bleef Utrecht geld uittrekken voor 'haar' rivier. Zo werden jaagpaden, bruggen en schoeiingen vernieuwd, kwam er geld voor verbetering van de sluisjes bij Vleuten en werd het deel dat door de stad liep, regelmatig onderhouden.

Toch hield het Rijk via de provincie een betrokkenheid. Zo werd fl. 325.000,- besteed aan verbetering van de spoorbrug over de Leidsche Rijn bij Harmelen

en werd de nauwe bocht van de rivier door het dorpje Harmelen, waar de vaargeul nauwelijks 4 m. breed was, onderzocht. De toenemende stoomvaart tastte op dit punt niet alleen de oevers aan, maar ook de fundamenteën van de huizen die vlak langs het water stonden. Omdat de bocht in de kom van de gemeente lag, viel het feitelijk buiten de autoriteit van de Gedeputeerde Staten, maar ze probeerden zo het lokale bestuur in beweging te brengen. Uiteindelijk kwam er een oplossing door een verbod op motorgebruik: de rivier was hier tenslotte nauwelijks te verbreden, zonder de aanliggende huizen af te breken.¹² Het moet een drukte van belang zijn geweest in deze bocht, omdat er in 1903 nog altijd zo'n 14.000 vaarbewegingen op de Leidsche Rijn werden geteld.

Het is opvallend dat ook op andere plaatsen, zoals in Breukelen, de provincie af en toe geld ter beschikking stelde voor waterwegen, waarvoor zij niet verantwoordelijk was. Dan wordt er blijkbaar toch een belang gezien dat het lokale overstijgt, al gaat het om kleine binnenwateren zoals de Danne in de bebouwde kom van Breukelen of de Kerkvaart in diezelfde plaats. Misschien had de burgemeester van Breukelen, J.Th.A. Braams, een goede relatie met Gedeputeerde Staten. Hij was ook burgemeester van Tienhoven en ook daar bevond zich een waterweg, waar GS zich financieel intensief mee bemoeiden, het Tienhovens kanaal.

Drie jaar later deelden het Rijk en de stad Utrecht de kosten voor onderhoud aan de rivier, die toen bijna fl. 13.000,- beliepen. Het lukte niet om een totale aanpak door te voeren vanwege de verspreide verantwoordelijkheden, maar er was toch samenwerking om de rivier bevaarbaar te houden. Die verbeteringen brachten een toename van de scheepvaart met zich mee naar ruim 20.000 schepen heen en weer.

Tienhovens kanaal

De nadruk op waterwegen leidde ook tot keuzes, die niet tot enig succes leidden. Een voorbeeld is het Tienhovens kanaal. Al in 1796 werd door de Utrechtse landmeter G. Praalder een plan gelanceerd voor een kanaal tussen de Vecht en de Eem. Twee eeuwen daarvoor al waren wilde plannen gemaakt om Utrecht een eigen zeehaven te geven waardoor de concurrentie met Amsterdam kon worden opgevoerd. Zo hoopten de Utrechtse stadsbestuurders een flinke graan mee te pikken van het economisch succes van de grote broer. Dat was toen niet gelukt en ook het idee van Praalder om via Maartensdijk, Den Dolder en Soestdijk een open verbinding met de Zuiderzee aan te leggen, werd niet uitgevoerd. Zijn plannen waren gedetailleerd uitgewerkt. Er zou een

aantal sluizen komen en het kanaal zou 5,65 el breed worden, 1,26 el diep en zou een lengte van 18.836 el krijgen verdeeld over vijf panden. Een jaar daarna kwam niemand minder dan Jan Blanken, die onder koning Willem I vele kanalen zou aanleggen, met een eigen plan. Hij had een route via Mijnden, Hollandse Rading en Soestdijk in gedachten. Ook dat kanaal kwam er niet.

In 1818 werd opnieuw getracht de Maartensdijkse Vaart zo aan te passen, dat een doorgaande route naar de Eem werd verkregen. Het is dan ook niet vreemd dat de Utrechtse Staten in 1820 het oude idee oppikten, een water langs Tienhoven, via de Lage Vuursche en de Tolakker, naar de Eem aan te leggen. Hoofdingenieur J. Ortt van Schonauwen maakte een plan om de reeds bestaande Tienhovense Vaart, een ontginningswetering, daartoe geschikt te maken. Veel adellijke eigenaren steunden het plan en stonden hun gronden vrijwillig af voor de aanleg van dit nieuwe kanaal. De landbouwers echter lagen dwars.¹³ In 1833 bracht de hoofdingenieur een uitgewerkt plan uit, met daarin een kanaal vanaf Tienhoven, met een rijweg erlangs. Het kanaal zou over de heide richting herberg 't Kraayenest (bij Breukelen aan de Vecht) moeten worden aangelegd en het bestaande voetpad tussen Tienhoven en de Breukeleveense plassen zou worden verbreed. Geld werd gefourneerd uit een nieuwe belasting, aangevuld met een provinciale subsidie. Ingrepen waren sowieso nodig, omdat golfslag een deel van de oevers van de bestaande wetering had aangetast, waardoor het voetpad hier en daar was verdwenen.

Twee jaar later werden de in het plan voorgestelde waterwerken aanbesteed en werd vastgelegd, dat de weg met riet gedekt zou worden. Onteigening van de gronden was in volle gang. In 1839 werd een sluis in Gooiland geprojecteerd en kwam men tot de ontdekking dat het jaagpad verbreed diende te worden. Toen de waterschappen klaagden over de geplande diepte van de nieuwe waterweg, werd het ontwerp naar hun wensen aangepast. Niet veel later werd een deel van de nieuwe rijweg aangelegd en werd bepaald dat het waterschap verantwoordelijk werd voor het onderhoud.

Toen kwam de klad er in. In 1868 was men nog steeds bezig met het graven van het kanaal, dat toen met 139 el werd verlengd. Er werden echter geen nieuwe percelen meer aangekocht, omdat er in de boezem van Provinciale Staten een discussie was ontstaan over het nut van deze vaarweg. Dat bevreemdt, omdat de plannen al meer dan 30 jaar oud waren en al decennia aan het kanaal was gebouwd. De discussie leidde niet tot besluitvorming maar wel tot uitstel. Tot 1876 werd het onderwerp niet meer aan de orde gesteld. In dat jaar werd het kanaal nog met 50 m. verlengd, maar dat was vooral voor de zandwinning. Het

zand was nodig om de dijken in Maarsseveen en Tienhoven te versterken. Ook werd een deel van het kanaal van een nieuwe beschoeiing van ijsselklinkers en waalstenen voorzien. Het duurde tot 1882, misschien niet toevallig het jaar waarin een zelfstandige Provinciale Dienst voor de Waterstaat werd opgericht, voordat definitief werd besloten het kanaal niet af te bouwen.

Toch was het kanaal niet nutteloos: al liep het niet door tot de Eem, voor de lokale scheepvaart was het zeker van belang. Tellingen toonden aan, dat er jaarlijks bij de sluis bij 't Kraayenest zo'n 3000 scheepvaartbewegingen plaatsvonden.¹⁴ Dat is natuurlijk niets vergeleken met de tienduizenden schepen die door de sluzen van Vreeswijk voeren, maar het zijn nog altijd tien pramen en schuiten per dag. Gezien de nabijheid van de Loosdrechtse Plassen zal het in deze periode vooral om turfschuiten en landbouwproducten zijn gegaan.

Dit mislukte project bracht vanaf nu alleen nog wat geld op door verpachting van de grasbermen langs het kanaal. Wel bleef de provincie verantwoordelijk voor het onderhoud en moest af en toe ook worden gebaggerd, om ontstane ondiepten te verwijderen. Dit symbool van bestuurlijk onvermogen ligt er nog steeds, het loopt dood even ten westen van Hollandse Rading en vormt de noordwestgrens van het natuurgebied Bethunepolder.

Wegen over het land

Noordwest Utrecht wordt doorsneden door twee rivieren, de Vecht en de Oude Rijn. Aan beide zijden zijn deze rivieren omgeven door uitgestrekte veengebieden, die vanaf de middeleeuwen waren ontgonnen via weteringen en dwarssloten. De landverbindingen, voor zover die niet de oevers van de rivieren volgden, lagen vooral op deze ontginningskaden en verbonden de meestal langgerekte dorpen in het veen. Zo waren rond Vleuten de buurtschapjes Alendorp en Themaat op die wijze verbonden met de doorgaande weg van Utrecht naar Gouda en waren vanaf het jaagpad dat de Oude Rijn volgde dorpen als Kamerik en Zegveld bereikbaar. Vanaf de Vecht kon de wandelaar westelijk het veen in om plaatsen als Kockengen en Spengen te bezoeken, terwijl noordelijker het typische Ronde Venen-verkavelingspatroon zorgde voor cirkelvormige kaden en dus gebogen wegen, die Wilnis, Mijdrecht en Waverveen met elkaar verbonden. Een aantal van die wegen werd in het begin van de 19^{de} eeuw bezand, zoals de weg van Zuilen, via Themaat naar Vleuten en de doorgaande weg over de Vleutensedijk. Al in de 17^{de} eeuw was vanuit zowel Utrecht als Amsterdam het jaagpad langs de Keulse Vaart, via de Bullewijk, de Holendrecht en de Angstel bezand. De landweg van Duivendrecht naar Abcoude en naar Utrecht werd

eveneens regelmatig onderhouden. De Rijksweg langs de Vecht, die door Napoleon als belangrijke doorgaande verbinding werd aangewezen, begon bij Utrecht als de kaarsrechte en kilometerslange Amsterdamsestraatweg en ging dan over het jaagpad langs Maarssen tot Breukelen. Vandaar werd de oude Vechtdijk gevolgd tot Loenen. De bestrate weg werd omzoomd door iepen. Tollen op regelmatige afstand zorgden voor de inkomsten waaruit de kosten voor onderhoud bestreden konden worden. Particulieren zoals Dirk Jan Voombergh, eigenaar van Slotzicht, legde samen met zijn partner Cornelis Frijmersum, eigenaar van Breeëvecht (beide buitenplaatsen in Vreeland) een laan aan vanaf Vreeland naar Loenersloot en Hilversum. De weg werd later provinciaal eigendom totdat in 1939 de N201 werd aangelegd.¹⁵

De straatweg naar Amsterdam werd na de Franse tijd ingepast in de plannen van Willem I voor een landelijk net van wegen. Dat gebeurde eveneens met de rijksstraatweg die over de Meerndijk Utrecht met het westen verbond: die werd onder toezicht gesteld van de provincie en in 1821 tot een weg der tweede klasse gemaakt en met grind versterkt. Het duurde nog een eeuw voordat deze weg zou worden verbreed en beklinkerd. Dat was al eerder gebeurd met de Vleutensedijk die al in de tweede helft van de 19^{de} eeuw werd verhard. Ook die weg werd door middel van tolgelden onderhouden.

Behalve deze doorgaande wegen bepaalden de natuurlijke omstandigheden de mogelijkheden tot wegeaanleg. Het veen was te nat en te slap om er zware

Afb. 4. De Kraaijenestersluis vormt de verbinding tussen het Tienhovens Kanaal en de Vecht. (Foto: J. Jonker-Duynstee)



verbindingen overheen aan te leggen, zoals werd ervaren bij de aanleg van spoorwegen. De meeste verbindingen volgden dan ook het ontginningspatroon en dat is voor een groot deel tot vandaag zo gebleven. Dat was de reden dat Nigtevecht decennialang alleen via een kronkelige dijk bereikbaar was. Ook Kamerik kon slechts via een (tol)pad langs de Kamerikse wetering worden bezocht. Veel van die tollen over de lokale kades waren ingesteld door de waterschappen of polderbesturen, die verantwoordelijk waren voor het onderhoud.

Over dat onderhoud ontstonden regelmatig conflicten, omdat vanuit de overheid diverse maatregelen werden genomen voor wegverbetering en zij soms wegen overnam, terwijl de historische verantwoordelijkheden bleven bestaan. Zo werd in 1835 de rijksstraatweg tussen Loenen en Loenersloot vernieuwd op instigatie van de provincie. De lokale ambachtsheer mocht echter voor de kosten opdraaien en dat vond hij niet terecht. Hij benaderde zelfs de koning persoonlijk om zijn gelijk te halen.¹⁶ Aan de andere kant was het soms de lokale ambachtsheer die streefde naar verbetering van de infrastructuur. Jhr D.G. van Teijlingen trok samen op met de burgemeester en de lokale gemeentebestuurders van Kamerik om de verbinding met Oudewater, een oude kleidijk die vaak onbegaanbaar was, te verbreden en met zand te bedekken. Zijn lobbywerk was succesvol. Met steun van Willem I kreeg hij subsidie los van zowel de provinciale besturen van Utrecht als van Zuid-Holland om dit traject te verbeteren. Zijn verlanglijstje bleek nog langer, want ook de Wilnise Zuwe werd op zijn aandringen verbeterd.¹⁷

Die aanleg van wegen in de Ronde Venen kreeg een extra stimulans doordat in deze jaren de polders rond Mijdrecht werden drooggelegd. Hier werd nieuwe landbouwgrond geschapen en dat betekende ook de aanleg van verbindingen. Het duurde een paar jaar voordat de tolwegen uit de plannen van Van Teijlingen konden worden opgeleverd.¹⁸

Die tollen waren soms contraproductief. Zo probeerden de veehouders in Mijdrecht toestemming te verkrijgen voor het houden van een eigen veemarkt. Nu waren zij aangewezen op de markt in Nieuwkoop, maar door de hoge tolgelden onderweg was het niet de moeite om het vee daar ter markt te brengen. De gemeente Nieuwkoop, die aan zag komen dat haar inkomsten uit de markt door een concurrent in Mijdrecht achteruit zouden gaan, schakelde het Zuid-Hollandse provinciebestuur in om deze plannen te vrijdelen, en met succes. Wegen zonder tollengingen de draagkracht van de lokale overheid vaak te boven. Zo moest Wilnis in 1882 subsidie aanvragen voor de verbetering en het



Het tolhuisje met tolhek aan de Spoorlaan in 1907. (Coll. C. de Haan)

onderhoud van de Meentweg. Zowel het Utrechtse als het Zuid-Hollandse provinciebestuur zagen in, dat deze weg van interlokaal belang was en inderdaad niet door een kleine gemeente als Wilnis op eigen kracht kon worden geëxploiteerd en zegden financiële steun toe. Utrecht beloofde ruim fl. 20.000,-.¹⁹ Tollen waren dus een noodzakelijk kwaad en kenden ook tegenstanders. Onder leiding van de Utrechtse zakenman en Statenlid H.A. van Beuningen werd getracht de tolleren af te schaffen om zo de handel te stimuleren. Ondanks diverse commissierapporten ging dat uiteindelijk niet door. Dat werd mede veroorzaakt doordat pogingen om de onderhoudskosten te verlagen door het uitbesteden aan lagere overheden door de provincie mislukten. En inkomsten voor onderhoud waren hoogstnoodzakelijk, zeker toen het wegverkeer ging groeien. Zo werd er veel geklaagd over de zware diligences, onder meer van de firma Van Gend en Loos, die zich soms meerdere malen per dag over de wegen spoedden en het wegdek flink beschadigden. Ook andere ondernemers onderhielden wagen diensten, zoals F. van Vuuren tussen Utrecht en Gouda en H. Ultee op Woerden en al die wagens met hun met ijzer beslagen wielen vormden een flinke aanslag op de grindwegen.

Behalve de wegen, die binnen de bebouwde kom lagen en onder het gemeentebestuur vielen, bleven provincie en rijk betrokken bij het onderhoud aan de doorgaande verbindingen. Soms, zoals eerder beschreven, was dat gebaseerd op reglementen die nog uit de 17^{de} eeuw stamden, soms vanwege de adoptie door de rijksoverheid van belangrijke wegen op initiatief van de koning. Incidenteel werden lokale wegen door hogere overheden gesubsidieerd, omdat ze deel uitmaakten van een doorgaande route. Gemeenten beperkten hun aandacht vaak tot de hoofdstraten door het dorp. Ze brachten verordeningen uit om obstakels als wagens, hooibergen en mesthopen te weren en controleerden het onderhoud.²⁰

Een krachtige lokale bestuurder kon grote invloed hebben. Zo was het de Woerdense burgemeester Matthijs Willem Schalijs die zijn stad letterlijk en figuurlijk wilde openleggen voor de moderne tijd. Dankzij zijn inspanningen werden de vervuilde grachten gedempt, de stadswallen en poorten afgebroken en kwamen er nieuwe fabrieken.²¹ Ingrepen waar we tegenwoordig misschien wat ambivalenter tegenover staan. Toen echter maakte het Woerden beter bereikbaar en aantrekkelijker als vestigingsplaats.

Die wallen konden worden geslecht doordat de verdedigende functie werd overgenomen door de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Die zorgde voor ingrepen in de waterhuishouding in noordwest Utrecht en daarmee, gezien de verbondenheid van dijken en kades met de infrastructuur, voor de wegen. Zo lag bij Nieuwersluis een belangrijk fort, terwijl ook rondom Mijdrecht bepaalde kaden van belang waren voor de inundaties.

Particulieren bleven eveneens lang betrokken bij de wegeaanleg: baron Etienne van Zuylen van Nijevelt liet een nieuwe weg aanleggen naar het door hem gestichte dorpje Haarzuilens bij zijn nieuw gerenoveerde kasteel De Haar. De zoon van de baron was een verwoed autoracer en dat paste helemaal in de nieuwe tijd, waarin het vervoer per diligence en over water langzaam plaatsmaakte voor de fiets en de automobiel. Die brachten nog meer veranderingen met zich mee. Niet alleen was een gladder wegdek noodzakelijk, ook werd het drukker en moest het verkeer beter geregeld worden. Overal doken verkeersborden op. Aanvankelijk werden op veel plaatsen deze nieuwe vormen van vervoer geweerd of aan strikte snelheidseisen onderworpen. Aan de andere kant werden steeds meer straten binnen de bebouwde kom verhard, zoals in Abcoude en Breukelen.

Het onderhoud van de stegen, straten en goten werd dan ook steeds meer een overheidszaak. Soms probeerden particulieren hun oude rechten terug te krijgen, zoals de zaak die J. van Beusekom in Vreeland aanspande, maar dat was een achterhoedegevecht.²²

Om een goede infrastructuur te garanderen, was gebleken dat de overheid daar een leidende rol in diende te spelen. De vele lokale en particuliere belangen waren te weinig op elkaar afgestemd. In de gemeentelijke en provinciale archieven zijn dan ook na de Eerste Wereldoorlog steeds meer stukken te vinden, die betrekking hebben op de wegen. Zo werd in 1915 het onderhoud aan het jaagpad tussen Utrecht en Amsterdam, dat al eeuwenlang was verdeeld over diverse instellingen en overheden, eindelijk onder één instantie gebracht. Ook de wegen waar de aanwonenden nog een verplichting hadden om in natura aan het onderhoud bij te dragen, zoals in Hoenkoop en Dijkveld, kwamen nu in beheer bij de overheid. Daarin paste ook het afschaffen van de laatste tollën: infrastructuur was een overheidszaak geworden en werd betaald uit algemene belastingen.

Spoorwegen

De opening van de eerste Engelse spoorwegverbinding tussen Liverpool en Manchester in september 1830 werd onder meer bijgewoond door de Nederlandse artillerie-officier William Archibald Bake, die er door werd geïnspireerd in zijn thuisland te ijveren voor een spoorweg tussen Amsterdam en Keulen, de aloude economische hoofdroute. Hij koos een tracé via Amersfoort en Gelderland. Ondanks positieve reacties van koning Willem I ging zijn plan ten onder aan felle discussies tussen voor- en tegenstanders en tekort aan geldschieters. Ook de traditionele voorkeur voor waterwegen speelde een belangrijke rol.

Een paar jaar later probeerde de koning de zaak vlot te trekken door een commissie te benoemen die zich over de mogelijkheid van spoorwegen in Nederland moest uitspreken. Amsterdamse handelskringen zagen veel in de nieuwe techniek, terwijl Rotterdammers zich vooral uitspraken voor een waterverbinding. Ondanks dat kwam de commissie met het voorstel, een spoorweg tussen Amsterdam en Arnhem aan te leggen, met een zijspoor vanaf Utrecht richting Rotterdam. Het geld zou worden verkregen uit de baten uit Nederlands-Indië. De Tweede Kamer was bevreesd voor de enorme uitgaven die dit met zich meebracht, maar Willem I drukte de zaak door met een Koninklijk Besluit in 1838. Inmiddels hadden particulieren niet gewacht op de nationale politiek en was in 1836 een groep ondernemers begonnen met een spoorweg tussen Amster-



Afb. 6. De Straatweg ter hoogte van Nijenrode bestraat met klinkers, ca. 1917. (Coll. K. Beelaerts van Blokland)



dam en Haarlem. Drie jaar later kon deze in gebruik worden genomen. In de jaren daarna werd deze lijn doorgetrokken naar Leiden en Den Haag.

Gestimuleerd door Willem I werd begonnen met een tracé naar Utrecht. De onteigening van de benodigde gronden verliep echter weinig voorspoedig. H.J. Doude van Troostwijk bijvoorbeeld wilde zijn terrein bij Nieuwersluis alleen maar afstaan, indien daar een station zou komen. Al met al duurde het tot 1843 voordat de eerste proefrit met succes kon worden volbracht. Slechts sommige plaatsen langs de lijn, zoals Abcoude, Loenen/Vreeland en Breukelen, kregen een halte.

Pas in 1871 werd bij Abcoude een echt stationsgebouw neergezet. De dwingende eis van Doude van Troostwijk werd ingegeven door het feit dat in de beginjaren de spoorwegen vooral werden gezien als goederenvervoerders. Daarom werden de trajecten vaak buiten de steden en dorpen aangelegd en waren er weinig haltes. Niet alleen de onteigeningen vormden een probleem voor de aanleg: de slappe ondergrond van het veengebied bracht verzakkingen met zich mee. Daar moest eerst wat aan gedaan worden voordat er een roosterwerk



kon worden geplaatst, waarover heen de houten dwarsliggers en de ijzeren spoorstaven konden worden geplaatst. Inklinking zou een terugkerend probleem vormen.

Ook waren er op vele plaatsen bruggen en duikers noodzakelijk in dit van sloten doorsneden landschap. Bij Nieuwersluis werd een draaibrug geplaatst in de nieuwe vaart. In december 1843 kon de spoorweg officieel worden geopend. Het effect was direct merkbaar. De treinen, die met zo'n 35 Nederlandse mijl²³ per uur toch al gauw zeven keer zo snel waren als een trekschuit of diligence, concurreerden de oudere vervoersvormen binnen de kortste keren weg. Al in 1844 werden vele diligencediensten tussen Amsterdam en Utrecht opgeheven en op één nachtverbinding na, waren in 1845 alle wagentreinen verdwenen. In dat laatste jaar werden ook al enkele ongevallen met de trein gemeld, veroorzaakt door roekeloosheid.²⁴

Het succes van de trein tussen Amsterdam en Arnhem stimuleerde de aanleg van het al veel eerder geplande tracé van Utrecht naar Rotterdam en Den Haag. Die was mede afhankelijk van onderhandelingen met Pruisen, het belangrijkste achterland van deze spoorweg. In 1847 begon de aanleg, in 1855 werd die spoorbaan, die langs Vleuten en Woerden liep, geopend. Tussen Woerden en Oudewater werd een fikse strijd gevoerd over wie een station zou krijgen. Woerden, dat beschikte over een garnizoen en een belangrijke gevangenis, won het

Station Loenen-Vreeland rond 1905 met aan de rechterzijde het Merwedekanaal, waar een schip over vaart. (Coll. W. Mooij)



pleit. Het station was belangrijk voor de lokale zuivelindustrie, waaronder de voorloper van de Mona-fabriek. Een later voorbeeld is de bouw, in 1937, van een grote smeerkaasfabriek. De Woerdense baksteenindustrie bleef gebruik maken van de waterverbindingen. Niet alleen Oudewater was zich er van bewust hoe belangrijk het was om de boot, of beter nog, de trein niet te missen. Een plaats als De Meern streefde eveneens naar een eigen station. Dat lukte niet. Harmelen verkreeg wel een halte. Het gevolg was dat er vanuit de dorpen in de omgeving veel lokale wagen- en bootdiensten ontstonden naar Woerden en Harmelen. Ironisch genoeg moest ook Vleuten daar gebruik van maken, omdat de trein er wel doorheen reed, maar niet stopte!

Door het opheffen van diligencediensten dreigden dorpen zonder eigen station in deze tijd juist meer geïsoleerd te raken. Harmelen – met station – was via een paardentram met De Meern en Utrecht verbonden en ook de trekschuit tussen De Meern en Utrecht kon als toevoerlijn voor de trein het om diezelfde reden nog lang volhouden. Toch waren niet al die lokale verbindingen een succes. De paardentram van De Meern naar Utrecht moest na een jaar al stoppen en een tweede poging mislukte eveneens. Toen kwam er in 1904 een autobusverbinding, maar ook die was geen lang leven beschoren. Pas in 1912 ontstond hier een succesvolle busmaatschappij.

Een alternatieve oplossing was een lokaalspoorwegnet, dat in 1878 bij wet werd geregeld. Montfoort en Oudewater wilden graag via zo'n lichtere variant van de spoorwegen ontsloten worden en een verbinding krijgen met Woerden, ook al omdat Woerden vanaf 1869 met Amsterdam en vanaf 1878 met Leiden via het spoor verbonden was. Er waren ook plannen voor een spoorweg door de Alblasserwaard naar Dordrecht en een lokale verbinding met Montfoort. Die laatste twee plannen bleven onuitgevoerd. Oudewater kreeg uiteindelijk een gecombineerde halte met Papekop.

Het gemotoriseerde wegverkeer bleek echter een te grote concurrent voor de lokaalspoorwegen en de kleinere stations. In de eerste helft van de 20^{ste} eeuw werd een aantal daarvan gesloten, zoals Harmelen en Nieuwerbrug. Ook de lijn van Utrecht naar Amsterdam kreeg met sluiting van stations te maken. De halte bij Nieuwersluis waar Doude van Troostwijk zo voor had gevochten, moest worden gesloten omdat door de aanleg van het Merwedekanaal het station afgesneden raakte. Er kwam weliswaar een loopbrug over het kanaal, maar het station bleek economisch niet levensvatbaar. Een in 1915 geplande spoorwegverbinding tussen Nieuwersluis en Hilversum, dwars door de Loenderveense plas, ging door financiële problemen niet door.



Afb. 7. Ontwerptekening voor de geplande spoorlijn tussen Nieuwersluis en Hilversum, door de Loenderveense Plassen, 1915.

Wel werd in 1915 nog een lijn vanaf Nieuwersluis naar Uithoorn, dwars door de Ronde Venen aangelegd. Die lijn werd in 1950 voor passagiers gesloten en drie decennia later ook voor het goederenvervoer. Maar vooral de opkomst van de fiets en de auto maakten een einde aan veel van de lokale spoorwegen. En op andere plaatsen lukte het niet eens. Zo werden rondom Maarssen diverse malen aan consortia van particulieren concessies verleend voor de aanleg van een spoorweg, zonder dat die ooit tot uitvoering kwamen.

Conclusie

Noordwest Utrecht was door de ligging tussen de grote steden in Holland en Utrecht redelijk ontsloten voor doorgaand verkeer en de dorpen aan het water pikten economisch hun graantje mee. De plaatsen in het veen kenden slechts verbindingen over de kaden en de weteringen, maar dat zorgde voor een re-



delijk fijnmazig, zij het niet altijd even goed onderhouden, vervoerssysteem. In het nieuwe koninkrijk werd door het Rijk vooral ingezet op de doorgaande handel, eerst via de verbetering van de rivieren en de jaagpaden, vervolgens door de aanleg van enkele grote doorgaande wegen en later door de spoorwegen. De rivieren waren echter minder geschikt voor de groeiende scheepvaart en als alternatief werden kanalen aangelegd. Vooral de hoofdverbinding Amsterdam-Utrecht kreeg veel aandacht. De Vecht veranderde na de aanleg van de doorgaande kanalen in een recreatieve vaarroute, terwijl het spoorwegnet werd verfijnd. Het relatieve isolement van kleinere plaatsen zonder station werd in de loop van de 20^{ste} eeuw door de opkomst van het autoverkeer opgeheven. Het onderhoud van al die infrastructuur was inmiddels een overheidszaak geworden, omdat alle historische particuliere belangen niet tot een samenhangend beleid konden worden gesmeed.

Bronnen

- Inventarissen van de gemeentebesturen van Breukelen, Loenen-Nieuwersluis en Woerden.
Alkemade, W.R.C., 'Matthijs Willem Schalijs (1833-1918), burgemeester van Woerden', in: W.R.C. Alkemade e.a. (red.), *Langs de Oude Rijn. Levensbeschrijvingen van bekende en onbekende mensen uit Vleuten en De Meern, Harmelen en Woerden*, Utrecht 1999, p. 136-140.
- Baars, K.E., *Varend vervoeren. Van Amsterdam tot de Rijn. 100 jaar Merwedekanaal*, Utrecht 1991.
- Bous, M., N. Dinckla en M. van Gessel, *Abcoude. Geschiedenis en architectuur*, Zeist/Utrecht 2009.
- Buiter, H. en K. Volkers, *Oudenrijn. De geschiedenis van een verkeersknooppunt*, Utrecht 1996.
- Carasso-Kok, M en J. Slofstra (red.), *Het Gein. Levensloop van een rivier*, Abcoude 1998.
- Deukeren, H. van, 'Het land en zijn bevolking', in: C. Dekker e.a. (red.), *Geschiedenis van de provincie Utrecht Vanaf 1780* (Utrecht 1997a), p. 10-34.
- Deukeren, H. van, 'Landbouw en beginnende industrie', in: C. Dekker e.a. (red.), *Geschiedenis van de provincie Utrecht Vanaf 1780* (Utrecht 1997b), p. 35-62.
- Es, Jan van, 'Jan Ruijsch (1894-1984), kaashandelaar', in: W.R.C. Alkemade e.a. (red.), *Langs de Oude Rijn. Levensbeschrijvingen van bekende en onbekende mensen uit Vleuten en De Meern, Harmelen en Woerden*, Utrecht 1999, p. 131-135.
- Es, Jan van, *Grenswater. Geschiedenis van het Groot-Waterschap Woerden, 1226-1995*, Utrecht 2009.
- Es, Jan van, en Saskia van Ginkel-Meester, *Woerden. Geschiedenis en architectuur*, Zeist/Utrecht 2000.
- Fafiani e.a., T., *Loenen. Geschiedenis en architectuur*, Zeist 2000.
- Jegerings e.a. (red.), M., *De Ronde Venen in kaart*, Mijdrecht 2007.
- Schaper, C., 'Tjeerd Twijnstra (1891-1959), industrieel', in: A.A. Van Baal-de Vries e.a. (red.), *De Vechtstreek. Levensbeschrijvingen van bekende en onbekende mensen uit de Vechtstreek*, Utrecht 1997, p. 153-158.
- Veenendaal, G., *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu*, Amsterdam 2008.

Noten

- 1 Van Deukeren 1997a, p. 21.
- 2 Van Deukeren 1997b, p. 50.
- 3 Strengers-Olde Kalter, 2013; Carasso-Kok 1998, p. 69.
- 4 Baars 1991, p. 10.
- 5 Verslag 1863, p. 411.
- 6 Verslag 1879, p. 31.
- 7 Het gedeelte over het Amsterdam-Rijnkanaal uit dit artikel is hier samengevat, om overlap te voorkomen met het artikel over het kanaal van Hans van Bemmelen, elders in dit Jaarboek.
- 8 Strengers-Olde Kalter 2013.
- 9 Schaper 1997.
- 10 Verslag 1910, IX, p. 45-46.
- 11 Verslag 1891, p. 58.
- 12 Verslag 1903, p. 71.
- 13 Verslag 1858, p. 188.
- 14 Verslag 1882, II, p. 21.
- 15 Fafiani 2000, p. 23.
- 16 Verslag 1835, p. 40.
- 17 Verslag 1842, p. 42.
- 18 Verslag 1844, p. 32-34.
- 19 Verslag 1881, p. 21.
- 20 Inventarissen van de gemeentearchieven van Loenen (1595-1943), inv.nr. 687.
- 21 Alkemade 1999.
- 22 Verslag 1906, p. 38.
- 23 In de 18^{de} eeuw was een Nederlandse mijl ongeveer 5 km., maar na 1816 werd hij gelijkgesteld met 1 km.
- 24 Verslag 1845, p. 28.

Dit artikel is een resultaat van de onderzoekswerkgroep infrastructuur, die Landschap Erfgoed Utrecht heeft opgezet en gecoördineerd. Historische infrastructuur is één van de onderwerpen die beschreven staan in *Waard om te weten. Leentelijst geschiedschrijving provincie Utrecht*. De deelnemers aan de werkgroep hebben de ontwikkeling van de infrastructuur in de periode 1815-1940 ieder voor een bepaalde plaats of gebied in de provincie onderzocht. De artikelen die daaruit voortkomen, verschijnen in tijdschriften van historische verenigingen en het *Jaarboek Oud-Utrecht*.

David van Mollem op Zijdebalen

E. Munnig Schmidt

Dankzij de onvolprezen oplettendheid van Juliette Jonker kon een alleen bij insiders¹ bekend schilderij door Nicolaas Verkolje (Delft 1673-1746 A'dam) van David van Mollem (1670-1746) verworven worden. Het stelt de bekende stichter van het beroemde buiten Zijdebalen aan de Vecht te Utrecht voor met als achtergrond de achterzijde van zijn buitenhuis en zijderederij met een deel van het park.² Het paneel, 72 x 58 cm., is gesigneerd *N. Verkolje f.*, waarschijnlijk in het jaar dat Van Mollem 70 werd, die leeftijd is hem ook aan te zien. Zijn naam staat in drukletters achterop geschilderd op het enkele brede stuk mahoniehout. Een eerdere tekst is volledig weggeschuurd (afb. 1).

Hij is afgebeeld zittend in een leunstoel aan een tafel waarop een fraai Turks tapijt ligt – een Ushak³ – met daarop een kaart, in de cartouche waarvan 'UTRECHT' staat. Er staat verder een dik, in leer gebonden, boek met als titel gedeeltelijk nog te onderscheiden:

PV....SS ... BOEK
BEGIN :ERS DER
NATUURKUNDE

Een ander boek dat op tafel ligt heeft geen leesbare titel, er ligt een kaartpasser op. Het van de tafel afhangende kleed ligt half over een armillarium dat op de grond staat met, ook op de grond, een jacobsstaf, een voorloper van het sextant (een instrument dus om de zonshoogte te meten) en een kompas met afwisselend blauwe en oranje gekleurde windstreken op de kompasroos. Met de noordpijl compleet is dat bewonderenswaardig neergezet door de schilder. Dit deel van het tafereel moet de aanschouwer duidelijk maken dat hier een man van de wetenschap zit met belangen overzee, de zijdecocons moesten tenslotte uit het min of meer verre oosten aangevoerd worden. De blauwfluwelen mantel zonder verdere opsmuk die Van Mollem aan heeft lijkt te duiden op zijn doopsgezinde afkomst die matigheid voorschrijft.

Achter Van Mollem staat een decoratieve vaas met een agave erin en naast hem een rijpe ananas en mogelijk een koffieplant in eveneens gedecoreerde vazen

Afb. 1. David van Mollem (1670-1746) waarschijnlijk afgebeeld op 70-jarige leeftijd in zijn bijzondere park met op de achtergrond zijn woonhuis cum fabriek Zijdebalen aan de Vecht te Utrecht. (Olieverf op mahonie paneel, 72 x 58 cm., door Nicolaas Verkolje (1673-1746), part.coll.)



waarop putti te ontwaren zijn. In een kleinere vaas groeit nog een plantje dat nog niet gedetermineerd kon worden. Dit deel van het schilderij duidt op Van Mollems botanische belangstelling en zijn succes met het kweken van tropische gewassen.

De stenen poort waarvoor Van Mollem is afgebeeld moet fantasie zijn want die is niet terug te vinden op de serie tekeningen die De Beijer van het park maakte, hij heeft niet de grootte van de poort op diens afbeelding 18-19.⁴ De geschoren hagen op de achtergrond lijken een compilatie te zijn van de werkelijk toen aanwezige tuinversieringen samen met de twee puttiachtige tuinbeeldjes. Het schilderij lijkt sterk op het bekende schilderij van David van Mollem met zijn familie⁵ ook gesitueerd in zijn mooie park en eveneens door Verkolje vervaardigd (afb. 2).



Afb. 2. David van Mollem met zijn schoonzoon Jacob Sijdervelt en tweede echtgenote Maria van Oosterwijck en haar twee kinderen. De twee zoons van Jacob uit zijn huwelijk met Davids dochter Jacoba staan naast hun grootvader. (Coll. Rijksmuseum)

Dat ook op paneel geschilderde werk meet 63.5 x 79 cm. Ook hier heeft Van Mollem een blauw fluwelen mantel aan, er is eveneens een oosters tapijt te zien nu gedrapeerd over zijn leunstoel en hij heeft dezelfde schoenen met brede neus aan zijn voeten. Eveneens staat op de grond een armillarium met een jacobsstaf ernaast en buitendien een toestel om de uitzetting van metalen te meten bij verhitting. Een moerbeiboompje met zijderupsen op de bladeren in een gedecoreerde pot vertegenwoordigt de bron van de welvaart van Van Mollem en op de achtergrond sluiten geschoren hagen van het park met standbeelden de voorstelling af terwijl een fantasierijk gedrapeerd gordijn dat aan de bovenzijde doet, evenals op het eerst afgebeelde stuk.



Een armillarium werd al door de oude Grieken geconstrueerd om de bewegingen van zon en maan om de aarde te volgen. Ook in het hier geschilderde voorbeeld is de aarde als kleine bol in het midden geplaatst compleet met meridianen, breedtecirkels en continenten erop afgebeeld. Op wikipedia is onder *armillary sphere* de precieze beschrijving op te roepen via google. In 2010 heeft het Rijksmuseum Twente te Enschede een tentoonstelling gehouden over het werk van Verkolje waarvan een goede catalogus is uitgegeven.

Noten

- 1 Weblog Tuinhistorisch Genootschap Cascade, 16/17/18,19-09-2013.
- 2 E. Munnig Schmidt, 'Oostervecht en de glasfabriek van Van der Mersch', *Jaarboekje Niftarlake* (2004), p. 125 e.v., speciaal p. 135.
- 3 Vriendelijke mededeling van Theo van Blaricum, tapijthandel te Utrecht. In de tijd van Van Mollen lagen zulke kostbare kleden niet op de grond maar meestal op tafels of stoelen, lekker warm.
- 4 E. de Jong, *Zijdebalen-Lusthof aan de Vecht* (1981), Tentoonstellingscatalogus, Centraal museum Utrecht.
- 5 Coll. Rijksmuseum SK-C-1658.

De Utrechtse Vecht

Levensader in de vroege middeleeuwen

Luit van der Tuuk en Anton Cruysheer

Inleiding

De geschiedenis van de Vechtstreek wordt vooral gedomineerd door het tijdperk van de historische buitenplaatsen, waarvan er nog altijd enkele langs de Vecht liggen te pronken en waaraan deze rivier haar bekendheid ontleent. Over de oudere geschiedenis van de Utrechtse Vechtstreek is in het verleden maar weinig gepubliceerd. Enkele archeologische artikelen over vondstinventarisaties van de ijzertijd en Romeinse tijd, alsook enkele geologische artikelen hebben pas recentelijk het daglicht gezien. Ook zijn er slechts mondjesmaat bijdragen geschreven over de vroege middeleeuwen die nagenoeg onbekend zijn bij zowel bewoners, bezoekers als (gemeentelijk) bestuurders. Dit terwijl de Vecht in dit tijdperk juist een interessant decor vormde voor belangrijke ontwikkelingen – zoals de kerstening, de handelsvaart en (militaire) spanningen en troepenbewegingen. De belangrijkste gegevens worden verkregen uit de geologie, historische geografie, archeologie, toponymie (naamkunde) en geschreven teksten (historische bronnen). Bronnen om kennis uit af te leiden zijn voor de oudere geschiedenis doorgaans fragmentarisch, indirect en zeldzaam. Dit is ook zeker van toepassing op de Vechtstreek.

Lange tijd werd gedacht dat bewoning in de Vechtstreek voorafgaand aan de middeleeuwen nagenoeg afwezig zou zijn. Uit recente onderzoeken en ook uit deze bijdrage, blijkt echter het tegenovergestelde. Een recent overzicht van het ontstaan van de Vechtstreek – als veenrivier vanaf circa 3500 v.Chr. binnen het dan aanwezige veenlandschap – is beschreven door Koopman & Cruysheer.¹ Hierin werd onder meer duidelijk dat door vermindering van de activiteit van Rijnwater in het Vechtsysteem, we er van uit kunnen gaan dat tussen ongeveer 200 v.Chr. en 300 n.Chr. de huidige loop van zowel Vecht als Angstel niet wezenlijk meer van positie is veranderd. Dit beeld wordt ook in archeologische zin bevestigd, door ijzertijdvondsten uit 600 v.Chr. en 300 v.Chr. te Nigtevecht en Weesp en door Romeinse vondsten uit de 1^{ste}, 2^{de} en 4^{de} eeuw te Loenen, Vreeland, Nederhorst den Berg, Abcoude en Muiderberg.²

Over de vroege middeleeuwen van de Utrechtse Vechtstreek kunnen boeken vol worden geschreven. Er zijn veel invalshoeken, bronnen en locaties die nader onderzocht kunnen worden. De invalshoek van dit artikel is daarom beperkt en legt nadruk op hetgeen onder meer bekend is uit historische bronnen en archeologische vondsten. De combinatie van beide hebben geleid tot enkele interessante bevindingen die in dit artikel worden beschreven. Gedurende het onderzoek werden interessante aanknopingspunten voor vervolgonderzoek gevonden, zoals de geomorfologie (waaronder de vroeg middeleeuwse, blokvormige verkavelingsstructuren) en directe of indirecte verwijzingen in de Vechtstreek naar bijvoorbeeld hofstelsels.³ Dit artikel moet daarom niet gezien worden als een afgerond geheel, maar vormt eerder een startpunt voor vervolgonderzoek.

Dit artikel heeft als doel op hoofdlijnen de stand van kennis weer te geven over de Utrechtse Vechtstreek in de vroege middeleeuwen, de periode vóór de grote ontginningen van de veengebieden die het Vechtgebied flankeerden. Allereerst is gezocht naar de geschiedenis van deze vroege voorloper van de Keulse Vaart, vervolgens is er aandacht voor de gouw van het Vechtgebied die in de Frankische periode Niftarlake genoemd werd. In de bijlage is een op hoofdlijnen beschreven, maar compleet overzicht van toponiemen, hydroniemen en archeologische vondsten weergegeven, die ook op kaart worden getoond.

Landschap, Vechtsysteem en bewoning

In de vroege middeleeuwen waren er in het westen van ons land voornamelijk uitgestrekte veengronden te vinden die een vrijwel ondoordringbare wildernis vormden. Deze natuurlijke barrière werd op sommige plaatsen door rivieren zoals de Vecht doorbroken. Deze rivier stroomde door een verder ontoegankelijk veengebied en was daarmee de enige transportmogelijkheid in de omgeving. Het hier eigenlijk beter het hier over het Vechtsysteem hebben, want naast de Vecht waren vele parallelle veenstroompjes en watergangen te vinden, zoals de Aa, de Angstel en het Gein. Voor het begin van de jaartelling liep de hoofdstroom zelfs gedeeltelijk door deze meer westelijk gelegen nevenrivieren. Het grootste deel van die oude loop is nog herkenbaar, zoals van de Aa die ten zuiden van Breukelen van de Vecht aftakte om bij fort Nieuwersluis weer met de Vecht samen te vloeien. Een andere tak die via de Angstel, het Gein en het (Smal) Weesp liep, had namen als *Lonaralaca* (Loener leek) die we nog in *Lonreslothe*, Loenersloot kunnen terugvinden en *Niftarlake* (Nifterleek) tussen

in de loop van de middeleeuwen en erna dichtgeslibd en verland, of gebruikt om Vechtbochten af te snijden – zoals is gebeurd bij Nederhorst den Berg en mogelijk Vreeland.

Ten oosten van het Vechtsysteem lag het Trechter Veen, ten westen daarvan bevond zich een uitloper van het grote Hollands-Utrechtse veengebied. De Vecht lag daardoor ingesloten door uitgestrekte veengebieden die in de vroege middeleeuwen nog niet ontgonnen waren. De bedding van de Vecht met bijbehorende oeverwallen en kronkelwaarden vormde stroomruggen die hoger lagen dan het omliggende terrein en soms aan het toponiem *Hogeland* (of *Hurst/Horst*) te herkennen zijn. Het zijn voornamelijk deze, door een goede afwatering vruchtbare, stroomruggen die geschikt waren voor bewoning in het laagland waar men nog niet door dijken beschermd werd. Deze waren oorspronkelijk met loofbossen begroeid, maar met de komst van de mens moesten die voor akkers plaatsmaken. Op de stroomruggen lagen vanaf de middeleeuwen de engen waarop landbouw plaatsvond. Herinneringen daaraan worden teruggevonden in namen als Zwezereng en het tiendblok den Eng bij Breukelen. Rond deze engen lagen de gemeenschappelijke wei- en hooilanden.

Buiten de in cultuur gebrachte stroomruggen bevonden zich veelal ondoordringbare komgronden en veengebieden met rietmoerassen en elzenbroekbossen, een natte wildernis die van oudsher vooral werd gebruikt voor het verzamelen van voedsel; vogeleieren, vruchten, visvangst en (vogel)jacht. Bewoning in deze lager gelegen delen in het landschap is voor lange tijd niet voor mogelijk gehouden, maar uit recent archeologisch onderzoek in West-Friesland blijkt dat dit beeld niet terecht is. Het adaptieve vermogen van de mens in vroeger tijden in het waterrijke landschap in het westen van Nederland, moet veel groter zijn geweest, zoals onder meer blijkt uit opgegraven huisplattegronden uit de bronstijd op lager gelegen kwelders bij Enkhuizen en uit bewoningssporen uit de midden en late ijzertijd in de Aetsveldse polder bij Weesp.⁵ Op de droogste gedeeltes van de komgronden en veengebieden konden graslanden ontstaan, geschikt voor weidegrond, de ‘lage weiden’ die ook wel meent of koppel genoemd werden. De veengronden vindt men terug als woeste gronden, vaak velden genoemd, waar de Utrechtse kerk rechten kon doen gelden. Blijkbaar was dit terrein enigszins bruikbaar voor onder meer de jacht of anders wel voor de biezten die hier groeiden. De laagste delen bleven voortdurend blank staan. Daar ontstonden poelen die door de afwatering van veenontginningen weer zijn verdwenen. De hofstede *Ten Poel* bij Breukelen herinnert nog aan een dergelijke poel.⁶

De Vecht heeft zijn bedding regelmatig verlegd en bochten gevormd die zich ook nog eens stroomafwaarts verplaatsten. De strook waarbinnen de rivier op deze manier actief was en stroomruggen achterliet, wordt een stroomgordel genoemd. De stroomgordel die door de Vecht werd gevormd is relatief smal, zeker als die vergeleken wordt met de stroomopwaarts gelegen stroomrug van de Kromme Rijn. Dat komt doordat het Rijnwater zijn weg vond in de reeds bestaande bedding van (de veenrivier-fase van) de Vecht.⁷ De kleiige oeverwallen van de Vecht lagen ingeklemd in het veen en lieten zich moeilijk eroderen. Alleen in de buurt van Utrecht is de stroomgordel breed. De Vecht kon hier grote meanders vormen in het gemakkelijk te eroderen dekzand uit de laatste ijstijd, dat plaatselijk op geringe diepte zit. Daarnaast had het Rijnwater hier zijn grootste kracht, in tegenstelling tot de noordelijke Vechtstreek. In de Karolingische periode wordt uit enkele schaarse bronnen duidelijk dat vooral de inkomsten uit visvangst en vogeljacht in de Vechtstreek van belang waren. Bijvoorbeeld het Overmeer (huidige Horstermeerpolder) en het Uitermeer (het huidige Naardermeer) worden vanwege deze economische inkomsten al in de 9^{de} eeuw in de Utrechtse goederenlijst genoemd.⁸ Ook de nabij gelegen nederzetting Uitermeer lijkt in de 10^{de} eeuw en mogelijk vroeger al te hebben bestaan.⁹ Doordat in de noordelijke Vechtstreek nauwelijks archeologisch onderzoek heeft plaatsgevonden, zijn tot nu toe slechts zeer beperkt prehistorische, Romeinse of vroegmiddeleeuwse nederzettingssporen, zoals huisplattengronden, aangetroffen. Wel zijn in de loop der jaren enkele losse vondsten uit die perioden gedaan.

De Vechtloop bij Vechten en Utrecht

Aan het begin van onze jaartelling, ten tijde van keizer Augustus, bouwden de Romeinen ten westen van Bunnik op de linker oever van de Rijn het fort *Fectio* (Vechten). Van hieruit konden de troepen via de Vecht het meest vooruitgeschoven militaire steunpunt Velsen bereiken. De rivier vormde een ideale uitvalsbasis voor militaire expedities in Germaans gebied. Op etymologische gronden kan het fort *Fectio* in verband worden gebracht met de Vecht die men in de goederenlijst van de Utrechtse kerk als *Fecht* tegenkomt. Dat verband wordt vooral duidelijk door een Frankische schenkingsoorkonde uit de 8^{ste} eeuw waarin de naam van het fort als *Fethna* wordt gespeld.¹⁰ Want deze vorm werd gebruikt om aan te geven dat de plaats bij een waterloop hoorde. De ligging van het fort versterkt het vermoeden dat de Vecht hier van de Rijn afsplitste. Daardoor is het niet aannemelijk dat de aftakking van de Vecht in de

Romeinse periode nabij het *castellum Traiectum* (Utrecht) gezocht moet worden, zoals in een recente publicatie wordt verondersteld.¹¹ Bovendien behelsde de omvang van de gouw Niftarlake het hele Vechtgebied inclusief Vechten, zoals hieronder nog aan de orde zal komen. Dat kan alleen verklaard worden als het splitsingspunt van de Rijn en de Vecht oorspronkelijk bij Vechten lag en niet bij Utrecht.

Het is aannemelijk dat die aftakking zich al vóór de vroege 7^{de} eeuw van Vechten naar Utrecht verlegde. De Franken stichtten toen een kerk binnen de muren van de burcht *Traiectum* en niet in *Fectio*. De laatstgenoemde sterkte had aan belang verloren toen de splitsing van de Rijn en de Vecht zich verplaatst had. De bereikbaarheid over water was allesbepalend in een periode waarin de Vechtstreek in het strijdgebied van de Franken en de Friezen kwam te liggen. Door de al aanwezige steenbouw en de strategische ligging op de splitsing van de Rijn en de Vecht was het oude Romeinse fort *Traiectum* een uitstekende keuze voor de Frankische machthebbers. Om diezelfde reden moet de Friese koning Radbod aan het einde van de 7^{de} eeuw datzelfde fort tot zijn residentie hebben gekozen.

Kort voor 690 verjoeg de Frankische hofmeier Pippijn van Herstal de Friezen uit Utrecht en bestemde het Romeinse fort als missiebasis voor de Angelsaksische monnik Willibrord en zijn metgezellen. Het is geen toeval dat daarvoor uitgerekend de voormalige residentie van de Friese koning werd gekozen, een plaats die autoriteit uitstraalde.

Aan de oostzijde van de stad Utrecht zijn enkele watergangen te vinden die van natuurlijke oorsprong zijn en eens deel van de Vecht hebben uitgemaakt. De bedding die de Vecht hier als laatste heeft achtergelaten, is goed te herkennen op kaarten uit de tijd voordat dit gebied werd volgebouwd. Op een kaart die Caspar Specht aan het einde van de 17^{de} eeuw maakte, ziet men de Vecht terug als 'het Vossegat', dat van de Kromme Rijn aftakte nabij het huidige zwembad 'Kromme Rijn'. Meer noordelijk staan aanduidingen als 'Begin van de Vecht' en 'Oude Vecht'.¹²

De 'Oude Vecht' stroomde langs de abdij Oudwijk. Daar splitste de rivier zich in twee armen die ten noorden van de huidige Biltstraat weer samen kwamen en zo een eiland vormden. Een gedeelte ten oosten van dit eiland is nog herkenbaar als de westelijke grenssloot van de begraafplaats Sint-Barbara. Van de westelijke tak is er nog een stukje langs de buitenplaats 'De Oorsprong'. In de tuin van de buitenplaats 'Oudwijk' achter de Heilig-Hartkerk, ooit het terrein van de abdij Oudwijk, was een deel van de bedding tot vijver omgewerkt.



Afb. 2. Deel van de *Caerte vande vryheyd der stad Utrecht* van Caspar Specht uit 1696 waarop de Vechtlloop is aangegeven (blauw gemarkeerd). De Vecht liep in een wijde boog om Utrecht heen.

In 1661 was de Vecht langs Oudwijk zo sterk dichtgeslibd dat er een nieuwe verbinding, de Ridderschapsvaart, werd gegraven om de afwatering van het gebied ten oosten van de stad te kunnen waarborgen. Deze stond in verbinding met de Biltse Grift die langs de Steenweg naar De Bilt liep. Het resterende deel van de Vecht ten noorden van de Biltstraat, dat nog altijd tussen de huizen doorloopt, kreeg sindsdien eveneens de naam Biltse Grift. Deze stroomt met een grote bocht in westelijke richting, naar het noordelijke deel van de oude binnenstad. Daar heeft de middeleeuwse Vecht haar laatste zandige stroomrug afgezet. We vinden er dan ook meerdere toponiemen met het woord 'zand' erin. Op deze afzettingen ontwikkelde zich in de 10^{de} eeuw een haven, die als de noordelijk pendant van de zuidelijker gelegen handelswijk 'Stathe' aan de Rijn te beschouwen is. Uit de gevonden beschoeiingen en grondkeringen blijkt dat de oeverversterkingen van deze Vechthaven steeds werden aangepast aan de zich verplaatsende rivier, evenwijdig aan de huidige Waterstraat en Lange Lauwerstraat. Want de rivier heeft zich rond het midden van de 12^{de} eeuw in een tempo van slechts enige tientallen jaren naar het noorden verplaatst. Even ten noorden van deze zandige oeverwal bevinden zich kleiige afzettingen van een restgeul uit het einde van de 12^{de} eeuw. De noordelijke stadsbuitengracht, de huidige Weerdsingel, bevindt zich op de plaats van deze restgeul, die dan



ook als een stuk gekanaliseerde restbedding van deze rivier kan worden beschouwd.¹³ Vanaf dat punt maakte de Vecht een bocht naar het noorden om via de Otterstroom zijn weg naar Zuilen te vervolgen, waar in 1930 in een verlande restgeul een *protohulk* uit de vroege 11^{de} eeuw werd gevonden die als het 'Utrechtse schip' bekend staat. In de 14^{de} eeuw is het laatstgenoemde gedeelte in de huidige wijken Pijlsweerd en Ondiep door een nieuw kanaal afgesneden.¹⁴

De Vecht als strategisch belang voor Friezen en Franken

De Vecht was gedurende vele eeuwen de enig bruikbare vaarverbinding tussen het centrale rivierengebied en het noorden. Want in de vroege middeleeuwen vormde de Gelderse IJssel nog geen doorlopende vaarweg. Een buitengaatse vaarroute langs de kust was nauwelijks een optie vanwege de vele risico's die schippers met hun amper zeewaardige schepen liepen. De Vecht was dus van groot strategisch belang in een gebied waar troepentransport zonder schepen nauwelijks denkbaar was. Om diezelfde reden speelde deze waterweg een cruciale rol als corridor voor de handelsvaart. Via het Almere – de voorloper van het IJsselmeer – en het waddengebied koersten schippers naar Friese en Deense kusten en verder, naar de Oostzee en het Baltische gebied. Voor het vroeg-middeleeuwse handelsknooppunt Dorestad, waar vanuit uitgebreid handel met deze noordelijke gebieden werd gedreven, was de Vecht dan ook een belangrijke levensader. Daarom trok de Vechtstreek niet alleen de aandacht van vissers en handelsvaarders, maar ook van legeraanvoerders en machthebbers. Over de Vecht werden niet alleen goederen getransporteerd, ook de cultuur verspreidde zich via deze rivier. Zo bereikte de christelijk-Frankische beschaving langs deze weg de Friese bewoners van de Vechtstreek en het meer noordelijk gelegen Friese gebied. Omgekeerd drongen Friese invloeden tot ver in het rivieren-gebied door.

De Friezen waren militair afhankelijk van hun schepen en zagen het strategische belang van de Vecht toen ze met de Franken in conflict kwamen. Dat blijkt toen ze in 689 door de Frankische hofmeier Pippijn van Herstal uit het rivierengebied werden verdreven. De Friese koning Radbod moest zijn troepen naar het noorden terugtrekken, maar hij wist een vredesovereenkomst met de Franken te sluiten waarbij het hem lukte om het grootste deel van het strategische Vechtgebied in handen te houden. Daarmee heeft hij voorkomen dat de Franken snel naar het noorden konden doorstoten. Van dit gebied gingen alleen de meest zuidelijke domeinen – Vechten en Utrecht – voor de Friezen verloren.¹⁵

Deze toestand zou tot na de dood van Pippijn gehandhaafd blijven. In 719 kreeg diens zoon Karel Martel het hele Vechtgebied in handen. Hij dreef de Friezen terug tot voorbij Velsen dat sinds de Romeinen niets aan strategische waarde had ingeboet. Het gehele gebied werd na de Frankische verovering aan het koninklijke domein toegevoegd en kon daardoor als de meest noordelijke uitvalsbasis voor de missieactiviteiten van Bonifatius dienen. Deze was zijn werkzaamheden in Woerden begonnen, om via de Vecht naar Velsen te trekken.¹⁶ Zijn werkzaamheden zijn terug te vinden in de biografie van abt Gregorius die aan het einde van de 8^{ste} eeuw door de geestelijke Liudger geschreven was. Daarin duikt ook voor het eerst de naam van de Vecht op. Liudger die zelf uit een Fries adellijk geslacht uit het Vechtgebied afkomstig was, schreef dat Bonifatius rond 722 zijn domicilie in *Attingahem* aan de rivier de *Fehtha* gekozen had. Daar had hij een volgeling die Gemberht heette, maar ook wel Gebbo genoemd werd.¹⁷

In verschillende vroegmiddeleeuwse bronnen komt de route over de Vecht als vaarweg wel voor, maar wordt deze rivier niet bij naam genoemd of soms zelfs als Rijn aangeduid, zoals Willibald deed:

Bonifatius ging aan boord van een schip en voer de Rijn af totdat hij uiteindelijk het drassige Friese gebied bereikte. Hij stak veilig het water over dat in de volksmond Almere genoemd wordt en trok door het omliggende gebied waar tot dan niets bereikt was.¹⁸

Deense plunderaars

Een van de belangrijkste, vroeg middeleeuwse bronnen over de geschiedenis (en benaming) van de Vecht, betreft het goederenregister van de Utrechtse kerk uit de 10^{de} eeuw. Volgens deze lijst was het visrecht in de *Fehth* in handen van (de kerk van) Sint-Maarten. Het betreft de enige vroege vermelding van de Vecht. Ook al wordt de rivier maar zelden bij naam genoemd, steeds weer blijkt het belang als scheepvaartroute. In 754 werden de lichamen van Bonifatius en zijn metgezellen, die in Dokkum door Friese opstandelingen waren gedood, via het Almere naar Utrecht gevaren. In 834 voeren Deense plunderaars vanuit *Frisia* via Utrecht naar Dorestad. Volgens Albert van Stade voeren pelgrims en kooplieden vanuit Utrecht via Muiden naar het noorden. Dit zijn slechts enkele voorbeelden ter illustratie, waaruit blijkt dat de Vecht telkens weer als vaarweg gediend heeft zonder zelf genoemd te worden.

De plunderingen die in de 9^{de} eeuw voorkwamen, moeten indruk hebben gemaakt. Ze zijn dan ook in historische bronnen overgeleverd. In de jaren 834,

835, 836, 837, 839, 845, 846, 847, 850, 852, 857, 863, 865, 867 en 876 zijn plundertochten gedocumenteerd waarbij de Vecht een rol als verbindingsweg kan hebben gespeeld.¹⁹ Deze plundertochten van Deense Noormannen, vaak getypeerd als ‘Vikingen’, spreken nog altijd tot de verbeelding. De aanblik van de welbekende langschepen door de Vechtstreekbewoners, zullen voor beroering hebben gezorgd. Toch moet dit beeld vanuit het grotere perspectief van de geschiedschrijving in de vroege middeleeuwen wel genuanceerd worden. Het grootste deel van de Deense vaarbewegingen werd vanuit handelsmotieven ondernomen en slechts een klein deel had roof als doel.²⁰ Of de Denen zich ook in de Vechtstreek of het Gooi hebben gevestigd is onbekend, maar niet onmogelijk. Sporadisch worden er uit deze periode vondsten gedaan die in verband staan met de cultuur en vormentaal van de Noormannen.

Niet alleen vanuit het noorden was er handelsverkeer op de Vecht. Kooplieden die vanuit Dorestad naar het noorden wilden koersen, voeren stroomafwaarts over de Kromme Rijn en de Vecht naar het Almere. Daarbij lieten ze Utrecht letterlijk links liggen. Want de splitsing van de Kromme Rijn en de Vecht lag op een klein uur gaans van de burcht *Traiectum*. Daarin kwam pas verandering met de doorgraving van het noordelijke deel van de Oude Gracht in Utrecht waardoor de oude Vechtloop ten oosten van de stad begon te verzanden en steeds moeilijker bevaarbaar werd. Varende kooplieden werden hierdoor in de armen van de Utrechtse tolgaarder gedreven. Deze schippers kwamen echter niet meer uit Dorestad, want zij hadden tegen het einde van de 9^{de} eeuw hun negotie naar plaatsen zoals Tiel en Deventer overgebracht. Ook al was Dorestad als handelsknooppunt van het toneel verdwenen, het handelsverkeer op de Nederlandse wateren was er niet minder op geworden. In de loop van de 10^{de} eeuw nam het belang van de Vecht als vaarweg nog meer toe, toen de Rijnmond bij Katwijk door verregeaande verzanding niet meer gebruikt kon worden.

Handelsverkeer en tolheffing op de Vecht

Na de ondergang van Dorestad aan het einde van de 9^{de} eeuw werd de rijkstol in het rivierengebied niet opgeheven, maar naar Tiel verplaatst. Daar werd deze,



Afb. 3. Een deel van een gouden Vikingring in de ‘Triangle and Pellets’ stijl, in 2013 gevonden op een akker te Bikbergen te Huizen. (Foto: Mark Eybers)

net als in Dorestad, ondersteund door secundaire tolplaatsen, zoals in Muiden waar een tol werd ingericht om de handelsroute via de Vecht te bestrijken. Deze blijkt aan het begin van de 10^{de} eeuw in handen van graaf Waldger die daarmee het scheepvaartverkeer in de Vechtstreek beheerste en zo, geheel onafhankelijk van Utrecht, een belangrijke rechtspositie in Nifflarake bekleedde. In Utrecht, dat aan het einde van de 9^{de} eeuw als handelsplaats niets voorstelde, was nog geen tolkantoor gevestigd. Pas nadat de tol van Muiden, evenals die van Medemblik, door keizer Otto I in het jaar 953 aan de bisschop van Utrecht was geschonken, werd die gedeeltelijk naar Utrecht overgebracht.²¹ Een deel bleef achter, de Muidense tol werd in de 11^{de} en 12^{de} eeuw nog genoemd.

... geven wij in eigendom aan Sint Maarten en de Utrechtse kerk in de gouw Nifflarake, in het graafschap van Radbod, in de villa die Muiden genoemd wordt, hetgeen die nog niet bezat, met alles wat daartoe behoort, hoeven, gebouwen, horigen, grasland, weidegronden, viswateren, zowel roerend als onroerend, en bovendien de tol die graaf Waldger eerder in die plaats had, zodat de Utrechtse bisschop kan bepalen of hij deze tol in zijn geheel naar Utrecht wil overbrengen of in zijn geheel in Muiden wil laten of deels in Utrecht en deels in Muiden.
(naar: Oorkonde van keizer Otto I uit 953, gedeeltelijk herhaald in 975)²²

Bij grenstollen heeft men steeds te maken met doorgangstollen, waar het passerende handelsverkeer belast werd. Met de verplaatsing van de tol van Muiden naar Utrecht veranderde deze van een doorgangstol in een markttoel. Dat houdt in dat over alle goederen die naar de Utrechtse markten gebracht werden, tol betaald moest worden. Uit deze periode stammen waarschijnlijk ook de Utrechtse tolbepalingen die aan het begin van de 12^{de} eeuw door de Duitse keizer bevestigd werden, maar waarschijnlijk al uit de 10^{de} eeuw stammen. Daarin vindt men bepalingen die betrekking hebben op het handelsverkeer dat via de Vecht verliep:

Friezen die zout aanvoeren, betalen één lop zout en één penning. Friezen die uit Oost-Friesland afkomstig zijn, moeten vierentwintig penningen betalen, waarvan er hun vier worden teruggegeven. Degenen die uit Saksen afkomstig zijn, moeten zeventien penningen betalen, de zeventiende wordt hun teruggegeven. Degenen die koopwaar aanbieden, moeten voor iedere last een vergoeding betalen.

Deense kooplieden die de stad binnenkomen, worden afzonderlijk aangeslagen: schippers die 'stuurlieden' genoemd worden, betalen vier penningen.

(Passage uit de Utrechtse tolbepalingen uit een oorkonde van keizer Hendrik V, gedateerd 2 juni 1122)²³

Behalve voor de handelsvaart was de Vecht ook van belang voor de visserij. Het visregaal was vanouds een koninklijk recht maar de koning had zijn rechten in de loop van de tijd beleend. In de 10^{de} eeuw blijkt de Utrechtse kerk visrechten

Afb. 4. Detailkaart van het zuidelijk Vechtgebied met nederzettingen en vondstlocaties. De nummering verwijst naar de vondstlocaties in de bijlage. (Tekening L. van der Tuuk)



op de Vecht en de daarmee verbonden poelen in handen te hebben. In het Uitermeer (later Naardermeer) had de kerk het exclusieve visrecht met sleepnetten en de helft van het gewone visrecht dat *piscatio* genoemd werd.²⁴ De kerk liet de exploitatie over aan een meier die jaarlijks naast vispenningen ook vis in natura moest leveren, te weten snoek, brasem, voorn en zalm.

Pas aan het begin van de 12^{de} eeuw, toen de Kromme Rijn werd afgedamd en daarmee de watertoevoer tot de Vecht was onderbroken, veranderde de handelsvaart op de Vecht wezenlijk. Die dam werd uitgerekend aangelegd op de plaats waar zich eens Dorestad bevond, de plaats die zoveel aan de Vecht te danken had. Vanaf dat moment was de handelsvaart van en naar Utrecht (via Muiden) hoofdzakelijk gericht op de Duitse en Baltische staten. Vooral vanaf de 14^{de} eeuw nam de textielhandel hierin de belangrijkste plaats in, ook voor

de groeiende steden in de noordelijke Vechtstreek: Weesp, Muiden en Naarden.²⁵ Ook in omgekeerde richting nam de handel fors toe met graan, hout, vis en allerhande bosproducten uit Scandinavië, Noord-Duitsland, Polen en Rusland.²⁶ Ook de angst van Utrechtse kooplieden voor een nieuwe tolplaats halverwege de Vecht in de 13^{de} eeuw, vanwege belening van kasteel Vredelant te Vreeland door de Utrechtse bisschop aan de heren van Amstel, duidt op het belang van de handelsvaart op de Vecht in die periode.²⁷

De gouw Niftarlake en de Wursing-clan

Het stroomgebied van de Vecht vormde in de vroege middeleeuwen een eigen gouw. Oorspronkelijk waren gouwen Germaanse stamgebieden die door de Franken tot bestuurlijke eenheden omgevormd werden. In Frankische bronnen worden deze gewoonlijk in het Latijn *pagi*, enkelvoud *pagus* genoemd. De kern van een gouw werd gevormd door een reeks van nederzettingen, een gebied met relatieve grote bevolkingsdichtheid. De begrenzingen van een gouw moet op plaatsen gezocht worden waar geen bewoning meer was, woeste gronden zoals veen- en moerasgebieden of uitgestrekte bossen. Daardoor hadden gouwen over het algemeen natuurlijke grenzen die niet altijd even scherp waren en in de tijd konden fluctueren, echte demarcaties waren er niet.

De gouw Niftarlake werd gevormd door het stroomgebied van de Vecht en parallelle stromen zoals de Aa, de Angstel en het Gein, of beter gezegd door nederzettingen die vooral (maar niet uitsluitend) op de stroomruggen van deze waterlopen te vinden waren. Deze gronden boden goede landbouwomstandigheden. Op de hoogste plekken en op de riviersplitsingen ontwikkelde zich bewoning, terwijl de naburige veengebieden nagenoeg onbewoonbare woestenijen bleven en naar verwachting vooral in gebruik voor visvangst en vogeljacht. Alleen het direct aan de stroomruggen grenzende veen, voor zover dat in gebruik was - bijvoorbeeld als grasland - werd nog tot de gouw gerekend. Veen zorgt ervoor dat het water dat er doorheen stroomt donker kleurt. Vandaar dat in veengebieden nogal eens namen als 'Zwarte Water' en dergelijke opduiken. Ook veenstromen die op de Vecht uitkwamen moeten deze rivier donker gekleurd hebben. Het is dan ook goed denkbaar dat de naam van de gouw Niftarlake, 'donkere leek', van zo een water is afgeleid.²⁸

Ook kan – althans tot aan de 10^{de} eeuw – het huidige Gooi, dat vroeger *Naerdincklant* genoemd werd, tot Nifterlake gerekend worden. Want in kerkelijk opzicht behoorde het Gooi tot het decanaat *Iuxta Vechtam* (Bij de Vecht) dat oorspronkelijk tot het noordelijke deel van Niftarlake gerekend werd. Blok

schreef al eerder dat het Gooi, dat geografisch eerder bij de Utrechtse Heuvelrug dan bij de Vechtstreek aansluit, al in de 10^{de} eeuw een apart graafschap vormde en daardoor los van Niftarlake gezien moet worden.²⁹

In de 7^{de} en het begin van de 8^{ste} eeuw was Niftarlake – met onderbrekingen – zoals gezegd in handen van Friese machthebbers, zoals koning Radbod en misschien zijn voorganger Aldgisl. Telgen van vooraanstaande families uit het Vechtgebied, zoals Liafburg, Nothgrim, Thiadgrim en Liudger worden in de bronnen niet alleen Fries genoemd, ze leefden ook volgens Fries recht en hebben namen met Friese trekken. Bovendien komen er enkele plaatsnamen voor die op een Friese afkomst (kunnen) wijzen.³⁰ Het zijn Abcoude, Muiden, Aldermuderweide, Meynevelt, Gaweg (de Goog), Kerke- en Middelregawech. Abcoude vinden we in een bron uit 1085 als *Abecenwalde*, het woud van Abbako dat we als een typisch Friese persoonsnaam kunnen herkennen.³¹

Het valt op dat al deze namen in het noordelijke deel van de Vechtstreek voorkomen, in de buurt van de monding van de Vecht dus. Blijkbaar was de Friese invloed hier het sterkst. In Abcoude komt men nog een relict van het Friese recht tegen waarbij een *asega*, een Friese wetspreker die de dinggenoten adviseerde, een rol speelde.³² Rechtspraak dat door het *ding*, de volksvergadering van vrije landeigenaren, werd uitgeoefend, was een typisch Friese aangelegenheid.

De eerste keer dat de naam Niftarlake in schriftelijke bronnen verschijnt is in een oorkonde van de Frankische hofmeier Karel Martel uit 723, niet toevallig kort nadat de Franken het Vechtgebied op de Friezen veroverd hadden.³³ Daarin vindt men tussen de goederen die hij aan het Utrechtse klooster van Willibrord schonk het domein en de sterkte *Fethna* die zich volgens de oorkonde in de gouw Niftarlake bevonden. De Vecht wordt in vroegmiddeleeuwse bronnen *Feht* genoemd. In het noorden werd de gouw begrensd door de monding van de Vecht in het Almere op de plaats waar Muiden ligt. Muiden, in vroege bronnen *Amuthon* of *Amuda*, betekent dan ook monding, zoals dat ook geldt voor plaatsen als IJmuiden en IJsselmuiden in de monding van respectievelijk het IJ en de IJssel. In een schenkingsoorkonde van keizer Otto II uit 975 aan de Utrechtse kerk komt men de passage ‘*Amuda* (Muiden) in de gouw Niftarlake’ tegen.³⁴ Impliciet houdt de naam van Muiden in de betekenis van monding in dat er niet een substantieel deel van Niftarlake in het Almere kan zijn verdronken, zoals wel is verondersteld.³⁵ Men kan zich dan ook voorstellen dat Muiden



Afb. 5. Detailkaart van het noordelijk Vechtgebied met nederzettingen en vondstlocaties. De nummering verwijst naar de vondstlocaties in de bijlage. (Tekening L. van der Tuuk)

van oudsher aan een delta heeft gelegen – wat meer landinwaarts – mogelijk op dezelfde plek als nu het geval is.

Als Vechten en Muiden de uiterste begrenzings van de gouw vormden, dan moet het daartussen gelegen kerkelijke centrum *Traiectum* (Utrecht) eveneens tot Niftarlake behoord hebben. Inderdaad staat in een schenkingsoorkonde van een groep grootgrondbezitters uit 834 dat de kerk van Sint-Maarten ‘binnen de sterkte *Traiectum* in de gouw Niftarlake’ gebouwd was.³⁶

Vermoedelijk introduceerden de Franken de bestuurlijke gouw Niftarlake die door een vertegenwoordiger van de koning geleid werd. In dat geval zal de gouw aanvankelijk niet meer dan het zuidelijke gedeelte met Vechten en Utrecht hebben omvat. Pas na de Frankische verovering in 719 kon het noordelijke Vechtgebied bij Niftarlake gevoegd worden. Slechts enkele jaren later was de schenking van het zuidelijke deel van Niftarlake aan het Utrechtse klooster al meteen de eerste aanzet tot een splitsing van de oorspronkelijke gouw van het Vechtgebied.

In de eerste decennia van de 10^{de} eeuw oefende de zeer invloedrijke edelman Waldger – behalve in het Vechtgebied had hij belangen in de gouwen Teisterbant en Lek-en-IJssel – de grafelijke macht uit in Niftarlake, al eerder kwam hij ter sprake vanwege zijn tolrechten in Muiden. Maar Utrecht met omgeving en Vechten, die kerkelijke immuniteit genoten, vielen buiten de jurisdictie van de graaf van Niftarlake. Dat zal ook in de 8^{ste} en 9^{de} eeuw het geval geweest zijn, ook al zijn daarvan geen schriftelijke getuigenissen overgeleverd. Utrecht met omgeving ging sinds de 8^{ste} eeuw steeds meer een eigen bestuurlijke eenheid vormen. Het gebied van Utrecht leidde als *civitas*, als zetel van de moederkerk, een zelfstandig leven en zou zich tot een afzonderlijk graafschap ontwikkelen.³⁷ Al in 754 zetelde er in Utrecht een *urbis praefecti*, een stedelijke prefect van koning Pippijn de Korte.

Graaf Waldger werd door zijn zoon Radbod – niet te verwisselen met de eerdergenoemde Friese koning – opgevolgd. Radbod viel in ongenade bij koning Otto I, mogelijk omdat hij in 939 een rol had gespeeld bij een revolutie tegen de koning. Deze schonk de geconfisqueerde bezittingen in 953 aan de Utrechtse kerk, waardoor Niftarlake als zelfstandige bestuursseenheid min of meer opviel te bestaan.

Ook de goederen die graaf Hatto in *Lona* (Loenen) had, kwamen in handen van de Utrechtse kerk. Hoewel hij geen familie van graaf Radbod was, deed hij wel schenkingen aan het familieklooster in Tiel dat door Radbods vader Waldger was gesticht. Blijkbaar had Hatto wel nauwe betrekkingen met hen en is het daardoor wel te begrijpen dat hij eveneens in ongenade viel en zijn goederen geconfisqueerd werden.³⁸

Door de val van Radbod en Hatto was de Utrechtse kerk van een potentieel gevaar verlost, ook al genoot die immuniteit over haar goederen. De bisschop werd oppermachtig in het Vechtgebied en kreeg er de volledige controle op het scheepvaartverkeer. Naast de al verworven visserijrechten die de koning in Muiden en op het Almere had en de revenuen van een scheepsbelasting die *cogsculd* genoemd werd, kreeg de kerk alles wat de koning in Muiden bezat. Dat was inclusief de tol, het land dat Hatto in Loenen in handen had en verder nog alles dat de koning aan beide zijden van de Vecht bezat. Dat waren voornamelijk de verder weg gelegen woeste gronden. In 975 werd de tol in Muiden nog nader gespecificeerd, waarbij werd aangetekend dat de kerk die naar Utrecht mocht verplaatsen. Daarmee had de bisschop in het Vechtgebied het zuidelijke goederencomplex Vechten-Utrecht-Zwezen-Maarssen in handen, Loenen halverwege het gebied en Muiden bij de Vechtmonding. Het zuidelijke complex

werd door de graaf van Utrecht bestuurd, in het noorden vertegenwoordigde de *villicus* van Muiden de Utrechtse kerk.³⁹

Niftarlake was in het bisschoppelijke machtsgebied opgenomen en daarmee verdwijnt de naam uit de bronnen. De gouw wordt nog wel genoemd in een oorkonde uit 975, maar die was in feite een bevestiging van de oorkonde uit 953.⁴⁰ Daarna is er alleen nog maar sprake van een Utrechts graafschap, *comitatus Traiectensis*, dat de verschoven machtverhoudingen duidelijk weergeeft.

Bij de overdracht van aartsdiaconale rechten halverwege de 11^{de} eeuw door de bisschop van Utrecht werd de gouw Niftarlake nog als uitgangspunt gehanteerd, ook al werd die niet meer bij naam genoemd. De proost van Oudmunster kreeg als een van de districten van zijn aartsdiaconaat het noordelijke deel van de gouw Niftarlake dat *Iuxta Vechtam* genoemd werd, zoals hiervoor al ter sprake kwam. Dat werd in de volksmond het dekenaat Nigtevecht genoemd (afgeleid van *Nifftervechta* of iets wat daar op lijkt), waarvan de naam op het gelijknamige dorp is overgegaan.⁴¹ Het zuidelijke deel vormde het dekenaat *Civitas* dat de stad Utrecht en omgeving omvatte en aan de domproost toebehoorde. De grens tussen beide dekenaten lag tussen Maarssen en Breukelen.

Binnen iedere gouw waren bestuurlijke, economische en religieuze centra te vinden. Deze waren in de vroege middeleeuwen echter lang niet zo geconcentreerd als in latere perioden. Van steden, waar men alle centrale functies verenigd terugvindt, was nog geen sprake. Wel waren er conglomeraten die naar voorbeeld van Scandinavische studies *centrale-plaats-complexen* genoemd worden met één of meerdere functies voor de omliggende regio. Daartoe behoorden bestuurscentra of dingplaatsen, cultusplaatsen en marktplaatsen, zij het dat deze niet noodzakelijkerwijs op één locatie geconcentreerd waren. Slechts hun samenhang vormde een centrale-plaats-complex.⁴² Dergelijke geografisch verspreide complexen zijn vaak lastig te identificeren, zeker in het Vechtgebied waar geen offerplaatsen of grafvelden zijn aangetroffen. Regionale dingplaatsen konden nog eeuwenlang als plaatsen van samenkomst in gebruik blijven en zijn daardoor soms in latere bronnen terug te vinden, maar in het Vechtgebied is daar geen spoor van teruggevonden. Toch zijn er in het dekenaat *Iuxta Vechtam* waarschijnlijk twee centrale-plaats-complexen te herkennen, zoals hieronder nog aan de orde zal komen. Door maatregelen van de Franken – de stichting van kerken en domeinhoven – worden die beter herkenbaar voor historici. Daarbij speelt de familie van Liudger een voorname rol.

Liudger en de Wursing-clan

Verreweg de bekendste vroegmiddeleeuwse bewoner van het Vechtgebied was Liudger die rond 742 in Zwezen, vijf kilometer ten noordwesten van de burcht *Traiectum*, geboren was. Dat is bekend door een tekst die omstreeks 900 werd toegevoegd aan het goederenregister van de abdij van Werden aan de Ruhr. Deze tekst is alleen al bijzonder omdat die gedeeltelijk in een Germaans dialect is opgesteld en daarmee afwijkt van de rest van het Latijnse handschrift.

An Naruthi thiū kirica endi kiric land. fan Almeri te Tafalbergon. An Uuerinon thiū kirica endi al that gilendi. Te Amuthon thiū kirica endi kiricland. an theru Fehtu en uuérr s(an)c(t)i Liudgeri alterum s(ancti) Martini. Utermeri s(ancti) Liudgeri totum. Spilmeri s. Pulmeri half. Suecsnon ubi natu est s(an)c(tu)s Liudgerus totum. An Upgoa siuum hof stadi. siuum uuerr stadi. Te Aiturnon. s(anct)i Liudgeri. Te Kinleson en alt giuuarki.⁴³

Te Naarden de kerk en het kerkeland van het Almere tot de Tafelbergen. Te *Werinon* de kerk en al het land. Te Muiden de kerk en het kerkeland bij de Vecht een visweer, zowel van Sint-Liudger als van Sint-Maarten. Het Uitermeer geheel van Sint-Liudger. Het Spilmeer en het Poelmeer half. *Suecsnon* waar Sint-Liudger geboren is geheel. In Opgooi zeven hofsteden en zeven viswieren. Te Eiteren aan Sint-Liudger. Te Kinlosen een oud bouwwerk.

Suecsnon, de geboorteplaats van Liudger, moet in de huidige Utrechtse wijk Zuilen gezocht worden. De naam Zuilen is er overigens niet van afgeleid, maar genoemd naar het plaatsje *Sulen* bij Rees in het district Kleef. Naar deze plaats was het geslacht Van Sulen genoemd dat zich pas in de 12^{de} eeuw in het Vechtgebied vestigde. Wel is de naam van de buurtschap Zwezen van *Suecsnon* afgeleid. De naam van deze buurtschap is afgeleid van de naam *Zwezereng*, de gemeenschappelijke landbouwgrond van de buurtschap die regelmatig tussen de bezittingen van het Utrechtse kapittel van Sint-Jan opduikt.⁴⁴ De oudste kaart waar *Zwezereng* op staat dateert uit 1676.⁴⁵ Op een kaart uit het einde van de 16^{de} eeuw staat de afwijkende naam *Sweryn*.⁴⁶ Uit het kaartboek van het kapittel van Sint-Jan is af te leiden dat omstreeks die tijd aan dit kapittel nog landerijen toebehoorden die op de *Zwezereng* lagen. Deze werden naar het oosten begrensd door de *Daalsedijk*, naar het westen door de *Lageweidsedijk*, ook wel *Zwezerengdijk* geheten.⁴⁷ Waarschijnlijk lag Swezen aan de linker Vechtoever op korte afstand van de *Zwezereng*.

Suecsnon is te identificeren met *Suabsna*, in de biografie van Liudger te vinden waar zich familiegoederen van de Friese edelman Wursing bevonden.⁴⁸ Deze Wursing was de grootvader van vaders zijde van Liudger. Zijn bijnaam was Ado dat waarschijnlijk een nevenvorm van de Friese naam Atto is. In de naam van zijn woonplaats *Attingahem* is daarom 'woonplaats van Atto' te herkennen.



Afb. 6. Miniatuur uit een 11^{de} eeuws handschrift van de biografie van Liudger waarin Karel de Grote hem een klooster schenkt.

In het Friese gebied komen plaatsnamen als *Adingamora* en Engwierum (oorspronkelijk *Adingawierum*) voor. In *Attingahem* bevonden zich familiegoederen van Wursing die Bonifatius als missiebasis in het Vechtgebied gebruikte en waar hij rond 720 de eerste kerk in het Vechtgebied stichtte. Misschien stamde de eerder genoemde graaf Hatto, die in de 10^{de} eeuw goederen in het Vechtgebied had, van dezelfde familie af.

Vermoedelijk heeft Bonifatius de kerk in *Attingahem*, net als een eerder door hem gebouwde kerk in Woerden, aan Sint-Pieter gewijd om zijn verbondenheid met Rome tot uitdrukking te brengen. De enige kerk in het Vechtgebied met het patrocinium van Sint-Pieter is die van Breukelen.⁴⁹ Daarom wordt aangenomen dat *Attingahem* met Breukelen is te identificeren.⁵⁰

Hoewel *Attingahem* tot het goederencomplex van Wursing behoorde, wordt deze plaats niet in het goederenregister van de abdij van Werden uit de vroege 10^{de} eeuw genoemd. *Attingahem* duikt pas op in een goederenlijst van diezelfde abdij uit de 11^{de} eeuw en daarin ontbreekt nu juist *Suecsnon/Suabsna*.⁵¹ Hendrikkx heeft daarom geopperd dat *Attingahem* mogelijk een jongere naam voor Zwezen kan zijn.⁵² In dat geval is het vreemd dat Zwezen (als Zwezereng) wel en *Attingahem* niet meer in latere bronnen opduikt. Bovendien ligt het niet voor de hand dat Bonifatius in het dicht bij Utrecht gelegen Zwezen een kerk zou

hebben gesticht die ook nog eens deel uitmaakte van de Domparochie en niet van het met hem zo verbonden kapittel van Oudmunster. Dekkers identificatie van de nederzetting *Attingahem* met Breukelen is daarom het meest plausibel.⁵³

Aan het begin van de 8^{ste} eeuw viel Wursing in ongenade bij de Friese koning Radbod die toen de scepter over het rivierengebied zwaaide. Tijdens een rechtszitting zou de koning hem tevergeefs hebben geprobeerd te beïnvloeden. Wursing was blijkbaar door zijn prominente positie ook rechtsspreker. Iemand uit de entourage van Radbod waarschuwde hem dat hij voor zijn leven moest vrezen. Wursing moest naar de Franken vluchten waar hem door hofmeier Grimoald asiël werd verleend. Wursing en zijn echtgenote Adelgarda, hun zoon Nothgrim en enkele huisgenoten lieten zich dopen en vestigden zich in Frankisch gebied. Na verloop van tijd wilde koning Radbod de onenigheid met Wursing bijleggen en beloofde hem diens familiegoederen terug te geven. Wursing ging niet op het aanbod in, maar stuurde wel zijn zoon Nothgrim naar de Friese koning die hem hoffelijk ontving en zijn familiegoederen teruggaf. Pas na de dood van Radbod in 719, toen de Frankische ijzervreter Karel Martel het grootste deel van het Friese rijk had veroverd, keerde Wursing – cultureel en religieus veranderd – terug naar zijn familiebezittingen in het Vechtgebied. Daar was hij, evenals zijn oudste zoon Nothgrim, een steun en toeverlaat voor de missionaris Willibrord die in het kielzog van de Frankische bezetter het veroverde gebied introk. Zijn jongste zoon Thiadgrim huwde met Liafburg. Zij was eveneens afkomstig uit een vooraanstaande familie in het Vechtgebied. Twee van haar broers waren in de kloosterschool in Utrecht opgeleid. Zeer waarschijnlijk had ook deze familie Frankische sympathieën.

Liudger was de oudste zoon van Thiadgrim en Liafburg. Hij had een broer Hildgrim die bisschop van Châlons-sur-Marne werd en een zuster Heriburg die abdis van Nottuln in de buurt van Coesfeld werd. Blijkbaar nam de plaatselijke adel het voortouw met betrekking tot de kerstening in het pas veroverde gebied.

Liudgers moeder Liafburg zou als pasgeborene aan de dood ontsnapt zijn omdat men de baby – nog een dochter erbij was blijkbaar te veel – om het leven wilde brengen door het in een bak met water te verdrinken. Het heidense gebruik was dat het veroorloofd was een kind te doden mits het nog geen moedermelk had gedronken. Maar een vrouw kreeg medelijden met de spartelende baby en gaf het kind wat honing in de mond, waardoor de familie er vanaf zag het te doden.



Afb. 7. Het noordportaal van de Willibrordkerk in Nederhorst den Berg met de ingebeteelde naam Elburga. (Foto: L. van der Tuuk)

Liudger werd aan de kloosterschool in Utrecht tot priester opgeleid. Hij volgde zijn opleiding in York bij Alcuin. Daarna werd hij door bisschop Alberik van Utrecht naar het Friese terpengebied uitgezonden om missiewerk te doen. Tegen het einde van de 8^{ste} eeuw wilde hij een klooster stichten waar overleden leden van zijn familie konden worden bijgezet en waar kloosterbroeders zouden bidden voor het zielenheil van de gestorvenen. Liudger wilde dit klooster bouwen op zijn voorvaderlijk familiegoed aan de kust (van het Almere) in een plaats die *Werinon* genoemd werd. Een boze droom zou hem hiervan weerhouden hebben, waarna hij zich bedacht en het klooster in zijn nieuwe missiegebied stichtte. Want na de Friese kuststreek werd hij naar de heidense Saksen in het oosten achter de Gelderse IJssel gezonden. Hij bouwde wel een kerk in Wichmond aan de IJssel, maar van de bouw van een klooster kwam niets

terecht. Pas aan de Ruhr, dieper in Saksisch gebied, kon Liudger, die zelf nimmer de kloostergelofte had afgelegd, zijn plan verwezenlijken. Hier stichtte hij het familieklooster *Werthina*, Werden, waar naast hemzelf, ook verschillende familieleden begraven werden. In de naam *Werthina* weerklinkt niet toevallig het *Werina* of *Werinon*, het landgoed (met nederzetting en kerk) van Liudger, waar hij al eerder dit familieklooster had willen stichten.⁵⁴

Liudger schonk zijn familiegoed in het Vechtgebied in 799 aan dit ‘Duitse’ klooster Werden, dat deze bezittingen omstreeks 1050 aan de kerk van Utrecht overdroeg. De bisschop droeg deze rond 1080 op zijn beurt aan het toen nieuw gevormde kapittel van Sint-Marie in Utrecht over.

Hoewel de bouw van een familieklooster in *Werinon* niet doorging, stichtte Liudger op dit familiebezit wel een eigen kerk, die mogelijk in de plaats kwam van het familieklooster. Van hieruit missioneerde Liudgers zuster Heriburg. Dekker veronderstelde dat *Werinon* in Nederhorst den Berg gezocht moet worden.⁵⁵ Want de eerste stichting van de christelijke kapel en later kerk in deze plaats, als *territorial marker* – een letterlijke markering van zowel de kerstening als de frankisering in de Vechtstreek – werd opgericht op een stuifduin en gewijd aan Sint-Willibrord, het meest voor de hand liggende patrocinium voor Liudger die in het door Willibrord gestichte klooster in Utrecht was opgeleid en aan wie Elburga haar twee zoons voor een opleiding als priester ter beschikking had gesteld (zie ook hieronder).⁵⁶

Een bijkomend argument is dat het Utrechtse kapittel van Sint-Marie een sterke positie in de parochie Nederhorst had. Dat kwam doordat de abdij van Werden de bezittingen pas rond 1050 aan de Utrechtse kerk afstond. Daardoor werden die door de bisschop logischerwijs aan het kapittel overgedragen dat als laatste Utrechtse kapittel aan het einde van de 11^{de} eeuw werd gesticht.

Liudgers grootmoeder van moeders kant heette Adelburg (a) of Elburga. Mogelijk was het familiegoed in *Werinon* van haar afkomstig. Want de naam ELBURGA is ingebeiteld in het zandstenen kozijn van het noordportaal van de Willibrordkerk in Nederhorst den Berg. Een andere verklaring is dat de naam is aangebracht als verwijzing naar haar familie bij wijze van christelijk voorbeeld, als ‘marketingstrategie’ voor de dieptekerstening die tezamen met de veenontginningen ter hand werden genomen onder regie van het kapittel van Sint-Marie.⁵⁷

De gebruikte letters worden, net als de huidige tufstenen kerk, in de 11^{de} eeuw gedateerd, maar de oorspronkelijke kerk was ouder. Deze was al in de 9^{de} of 10^{de} eeuw de moederkerk van kerken in Naarden, Muiden, Weesp en Loenen.⁵⁸

Met de opgedane kennis over de familie van Liudger terug naar het mogelijke

voorkomen van centrale-plaats-complexen, waartoe cultusplaatsen, bestuurscentra en marktplaatsen behoorden. Na de Frankische verovering werden cultusplaatsen nogal eens door kerken vervangen. Dat kan ook gegolden hebben voor de eerste kerk die in *Attingahem* verrees. Volgens Altfried begon Bonifatius na de Frankische verovering heiligdommen in het Friese gebied door kerken te vervangen. Bovendien ontstonden er in de Karolingische periode domeincentra van grootgrondbezitters, waar goederen opgeslagen en herverdeeld werden. Het waren centra van macht waar vaak eigen kerken te vinden waren. De vereniging van economische, bestuurlijke en religieuze functies maakte domeincentra tot typische centrale-plaats-complexen. Hoewel vroegmiddeleeuwse verwijzingen naar domaniale verhoudingen in de Vechtstreek zeer schaars zijn, zijn daarvan in latere bronnen nog wel sporen. Een voorbeeld is het *stroyelgeld* dat op de oude stroomruggronden geheven werd en verwijst naar goederen die ooit in domaniaal verband werden geëxploiteerd.⁵⁹

Zwezen met de domeinhof, de aristocratische residentie van de Wursing-clan, komt als bestuurscentrum in beeld. Niet toevallig duikt hier het begrip hof of *curtis* nog in charters uit de late middeleeuwen op, waarin men een perceel land met de naam *sedelhofstat* van de Utrechtse kerk en een *curtis* van de abdij van Egmond tegenkomt.⁶⁰ Misschien moet men de *curtis* in Everiksdorp, het latere Hogeland in de huidige Utrechtse wijk Ondiep tot hetzelfde complex rekenen.⁶¹ Ondanks het feit dat er geen commerciële functie in het conglomeraat *Attingahem-Zwezen* kan worden herkend, heeft deze nog de beste papieren als het zuidelijke centrale-plaats-complex in het Vechtgebied.

Noordelijker kan men een tweede centrale-plaats-complex verwachten met Werinon als kerkelijk en bewoningscentrum. Vermoedelijk is de naam afgeleid van de waternaam Werina en misschien in verband te brengen met het Germaanse *wariþa* (waard, riviereiland). Werinon was de oerparochie, de moederkerk waarvan de kerken van Loenen, Weesp, Muiden en Naarden in de 9^{de} of 10^{de} eeuw werden afgesplitst.⁶² Op grond van bezitsverdelingen in de 11^{de}-13^{de} eeuw kan men in Werinon ook een domeinhof verwachten. Het is bovendien aannemelijk dat de namen *Oude Hof* in Loenersloot en *Oudenhove* in Abcoude uit de 13^{de} eeuw op vroegmiddeleeuwse domeinhoven teruggaan.⁶³

Lokale marktcentra zijn meestal moeilijk te herkennen. Die onderscheiden zich vaak door de tollën en andere vormen van belastinginning die plaatselijk door de Karolingische vorsten werden ingevoerd. De enig bekende tol in het Vechtgebied was in Muiden dat mogelijk als marktplaats van het noordelijke centrale-plaats-complex heeft gefungeerd.

Afb. 8. In een verlande Vechtbedding in Zuilen gevonden protohulk, een vrachtschip dat bekend staat als het 'Utrechtse schip' in het Centraal Museum in Utrecht. (Foto: L. van der Tuuk)



Toponiemen en hydroniemen in de Vechtstreek

In de bijlage volgt een overzicht in alfabetische volgorde van de onderscheiden plaats- en waternamen in de Vechtstreek, inclusief vindplaatsen. De plaats- en waternamen betreffen vermeldingen in de bronnen van voor de 11^{de} eeuw of naamkundige afleidingen als er geen vroege namen zijn overgeleverd. Over sommige namen zijn al eerder (soms uitgebreide) artikelen geschreven, over andere in slechts beperkte mate. Voor een goed beschrijvend overzicht zijn twee artikelen van Blok relevant: 'Nifterlake' uit 1962 en 'Enkele aardrijkskundige namen in de Vechtstreek' uit 1993. We beperken ons hieronder tot een bondig, maar zo compleet mogelijk geografisch gerangschikt overzicht, met in de bijlage een toelichting met bronverwijzingen.

Toponiemen

Vechten	Fectione, Fletione, Fictione; Fethna; Feedna
?	Nesseshor(s)t
?	Suegon
?	Rudinhem
Oudwijk	Aldewic (historische afleiding, niet uit een vroege bron bekend)
Utrecht	Traiecto, -um; Treiecto
Utrecht Vechthaven	– (alleen archeologisch bekend)
Everiksdorp (Hogelanden)	Euerikesdorpe

Zuilen/Zwezen
Maarssen
Breukelen
Loenen
Loenersloot
Vreeland
De Nes
?
Overmeer
Nederhorst den Berg
Nigtevecht
Uitermeer
Weesp/Aetsveld
Abcoude
Muiden
Muidenberg

Hydroniemen

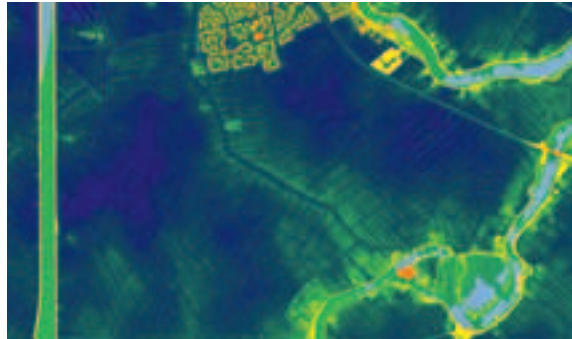
Vecht
Angstel
Aa
Loenersloot
Drecht
Velterslaan
Overmeer
Horsterdrecht

Uitermeer
?
Poelmeer (= Bijlmermeer?)
Aetwiel
~~(suggestie?)~~
Vennep
Gein
Smal-Weesp

Suegsna; Suabsna; Suecsnon
Marsna
Attingahem, Attinghem
Lona
Lonoralaca
Dorssen/Dursken
Nesse
Merchishem
Ueromeri: als nederzetting plaatsnaam
Wer(th)ina; Werinon
Nifterlake
Uteromeri: als naam nederzetting
Overaetwiel
Abecenwalde
Amuthon; Amuthon; Amuda
– (alleen archeologisch bekend)

Fehta; Feht; Feth; Fehtu
– (niet uit een vroege bron bekend)
A (Amerlandszyl, Ter) Aa
Lonoralaca (Loener laak) / Lonreslothe
– (niet uit een vroege bron bekend)
Nifterleek
Ueromeri
Hursteldrehet/Wer(th)ina (Werinon
(Nederhorst den Berg))
Uteromeri
Spilmeri
Pulmeri
Aetwiel
Dalmersece
Fennepa
Gagina
Wesepa; Wisepe

Afb. 9. Hoogtekaart van een verland veenstroompje met vroegmiddeleeuwse, blokvormige verkaveling nabij Aetswiel (tussen Aetsveld/Weesp en de Hinderdam) Voorbeeld waaruit blijkt dat grote delen van de Vechtstreek al in de vroege middeleeuwen in cultuur zijn gebracht. (Bron: AHN Veld)



Archeologische inventarisatie van vroegmiddeleeuwse vondsten in de Vechtstreek

Over het archeologische aspect van de bewoningsactiviteiten in de vroege middeleeuwen in de Vechtstreek is nog veel onduidelijk. Er zijn relatief weinig vondstmeldingen bekend. De reden hiervoor is meerledig. Een van de redenen is dat in de Vechtstreek nauwelijks professioneel archeologisch onderzoek heeft plaatsgevonden. In die zin is de Vechtstreek nog altijd een 'blinde vlek' op de kaart. Dit geldt niet alleen voor de vroege middeleeuwen, maar ook voor de voorafgaande en de erop volgende perioden. Een andere reden is dat in de loop van de tijd in een deel van de Vechtstreek veel (landbouw)grond is verdwenen door onder meer turfwinning en aftichelen van de bovenste kleilaag voor de productie van bakstenen en dakpannen – dit laatste vooral in de zuidelijke Vechtstreek. Daarnaast is onder meer door de getijdenwerking van de Zuiderzee de Vechtstreek veelvuldig overstroomd en heeft sedimentatie plaatsgevonden, waardoor oude bewoningsresten afgedekt werden en hierdoor vrijwel geen aan het oppervlak aanwezig archeologisch materiaal te vinden is. Ook zijn in de Vechtstreek grote delen overbouwd geraakt. Tot slot hebben in de Vechtstreek weinig archeologische veldverkenningen plaatsgevonden en zijn hier weinig detectorzoekers actief, waardoor ook vanuit die kant weinig losse vondstgegevens beschikbaar zijn. Ondanks dit alles zijn er toch sporadische vondsten bekend. Ten behoeve van dit artikel zijn diverse oproepen gedaan bij deskundigen, historische kringen, detectorzoekers en archeologische vrijwilligers met de vraag om vondstgegevens te melden. Samen met de reeds bekende (beperkte) vondstgegevens uit 'Archis' (het archeologisch informatiesysteem van de *Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed*) en gegevens uit tijdschriften van his-

torische kringen zijn een aantal vondsten achterhaald. Ook is deels gebruik gemaakt van een vondstinventarisatie uit 1985 door het *Instituut voor prae- en protohistorie* van de *Universiteit van Amsterdam*.⁶⁴ De vondsten zijn zowel op kaart als in de bijlage, in een zo compleet mogelijk overzicht beschreven, tezamen met de hydroniemen (watervamen) en toponiemen (plaatsnamen).

Wat aan het kaartbeeld opvalt is dat alle vroeg middeleeuwse nederzettingen direct aan het water hebben gelegen, vaak ook op een iets verhoogde plek in het landschap. Ook valt op dat bijna alle nederzettingen op (oorspronkelijke) splitsingen van waterlopen hebben gelegen. Dit is niet toevallig; deze plaatsen waren mogelijk van oudsher heilig. Ze staan in de archeologie ook bekend om hun vondstrijkdom qua offergaven. Ook voor bijvoorbeeld voedselvoorziening (visvangst) zullen deze plaatsen vanuit praktische overwegingen zijn uitgekozen. In theorie zijn alle (voormalige) watersplitsingen potentieel voor (bewonings)activiteiten en daarmee archeologische vondsten. Niet ondenkbaar hebben de nu nog lege plekken met een watersplitsing vroeg of laat enige bewoning gekend of hebben plekken waar nu geen (reconstructie van een) tweede watergang is, oorspronkelijk toch wat gelopen. Bijvoorbeeld te Dorssen (bij Vreeland) kan zo'n locatie zijn geweest waarbij men in 1438 op de plek van een reeds bestaand veenstroompje of wetering de Vechtbocht heeft afgesneden. In ieder geval zijn deze bevindingen met behulp van het kaartbeeld voor de vroege middeleeuwen nu voor de gehele Vechtstreek inzichtelijk gemaakt.

Uit het multidisciplinaire onderzoek naar de vroege middeleeuwen in de Vechtstreek zijn op basis van zowel het bronnenonderzoek, als de overgeleverde plaats- en watervamen en archeologische vondsten de belangrijkste conclusies dat:

- de Vechtstreek in de vroege middeleeuwen veel waterrijker is geweest dan tegenwoordig
- het adaptieve vermogen van mensen in het waterrijke landschap veel groter is geweest dan men tot dusver heeft verondersteld. Niet uitsluitend het gegeven of men wel of geen droge voeten kon houden zijn leidend geweest in de bewoningskeuze, maar ook de mate van voedselvoorziening (visvangst, vogeljacht) en mogelijk religieus gunstige uitgangspunten (watersplitsingen)
- gedurende de vroege middeleeuwen in vrijwel de gehele Vechtstreek werd gewoond
- gedurende de vroege middeleeuwen een groot deel van de Vechtstreek in cultuur werd gebracht

- bewoning zich vooral op watersplittingsen concentreerde
- veel vondsten onder een, tot wel 6 meter dikke laag sedimentatie schuil gaan, met als gevolg een relatief beperkte hoeveelheid vondstmeldingen
- bewoning nooit volledig afwezig geweest kan zijn, omdat anders veel namen niet overgeleverd zouden zijn⁶⁵
- er een toename lijkt te zijn in bewoningsintensiteit vanaf de laat Romeinse tijd
- er meerdere domeinhoven en ‘centrale-plaats-complexen’ kunnen worden geïdentificeerd
- de naam ‘Nifterlake’ niet een alternatieve naam was voor de Vecht, maar van een veenrivier die de Vecht met het Gein verbond – en daarmee Abecenwalde met Werinon: de ‘Nifterleek’.

Bijlage: Plaatsen, toponiemen en hydroniemen voor de 11^{de} eeuw met toelichting op de archeologische vondsten⁶⁶

GU = Goederenregister Utrechtse kerk⁶⁷

GW = Goederenlijst Abdij van Werden⁶⁸

De nummers tussen haakjes betreffen de vondstlocaties op de detailkaarten. Met ‘geen nadere (vindplaats)gegevens bekend’, wordt bedoeld dat er geen archeologische vondsten met een vroeg middeleeuwse datering bekend zijn.

*Aa-A (Nieuwer Ter Aa)*⁶⁹

Veenriviertje, gelegen nabij Breukelen en Nieuwer Ter Aa. ‘Aa’ is een algemene aanduiding voor water.⁷⁰ Vondsten zijn gedaan vanaf de ijzertijd. Van het Huis ter Aa wordt vermoed dat deze uit de 11^{de} eeuw stamt, de nabij gelegen nederzetting mogelijk zelfs uit de 6^{de} eeuw.⁷¹ Deze veronderstelling is niet zeker, maar wordt ondersteund door onder meer de vondst van een kort eensnijdig zwaard, een zogeheten scramasax uit de 8^{ste} eeuw met een deel van de schede. **(17)** De vondst werd gedaan tijdens grondwerkzaamheden naar aanleiding van de aanleg van het kanaal Amsterdam-Merwede. Ook werden hier rond 1890 resten van een menselijk skelet en dierenbotten (rond, schaap/geit en varken) gevonden, op een diepte van circa 6 meter onder de stadswetering, nabij de overweg van de Ter-Aasche-weg over de spoorlijn.⁷²

*Abcoude-Abecenwalde*⁷³

De oudste vermelding van de plaatsnaam dateert uit 1085. Archeologische vondsten en vooral naamgevingen in de bronnen die terugvoeren op een hofstelsel (Oudehof) en het Friese aasdomsrecht, doen echter vermoeden dat de plaats reeds in de Merovingische tijd bewoond is geweest.⁷⁴

Michel Hendriksen meldde op 10-03-2012 via e-mail dat hij enkele jaren geleden, bij de verbreding van de A2 langs de Amstel bij Abcoude (en nabij het Abcoudermeer), diverse aardewerkscherven had gevonden. Dit betrof Pingsdorf, Pafraath en kogelpot aardewerk uit de periode 950-1200.⁷⁵ **(9)**

Bij een archeologische opgraving door ADC ArcheoProjecten in de Winkelbuurt te Abcoude werden bewoningssporen en vondsten gedaan vanaf 950.⁷⁶ **(10)**

Aetwisel-Aetwisel

Marinekreekje/veenriviertje, waarvan de naam is overgeleverd. De naam betekent 'plaats waar twee stromen samenkomen'.⁷⁷ Zie ook: Overaetwijs.

Amerlandszijl

Veenriviertje, gelegen onder kasteel Nijenrode tot aan de Kerkgracht.⁷⁸ Zie ook: Breukelen.

Angstel-?

Deze riviernaam is niet genoemd of herkend in historische bronnen.⁷⁹ Deze staat vermoedelijk in verband met de waternaam 'A'. Zie ook 'Amuthon' bij Muident en 'Aa' hierboven.

*Breukelen-Attingahem, Attinghem*⁸⁰

Breukelen kan samen met de plaatsen Utrecht, Nederhorst den Berg en Muident als meest belangrijk worden gezien in de Vechtstreek. Attingahem werd voor het eerst genoemd in de 8^{ste} eeuw en voert waarschijnlijk terug op de Merovingische tijd (zie ook beschrijving hierboven).⁸¹

Rond het jaar 2002 is door een detectorzoeker een vroegmiddeleeuwse fibula (mantelspeld) gevonden te Breukelen (19). De vondst werd gedaan langs de Vecht, aan de overkant van kasteel Nijenrode, recht tegenover de poort van het kasteel, in de wal, vlak onder de weg.⁸²

?Dalmersee (GU)

Geen nadere (vindplaats)gegevens bekend.

*Dorssen/Dursher*⁸³-*Vreeland*

Dit betreft de locatie nabij de woonkern Vreeland waar we de nederzetting Dorssen verwachten. Deze veronderstelling is gebaseerd op het gegeven dat aan deze oostelijke zijde van de Vecht de polder Dorssewaard is gelegen, waaraan de oorspronkelijke nederzetting haar naam zal hebben ontleend. Daarnaast is dit de meest hooggelegen plek in de polder, wat daarmee de meest gunstige woonomstandigheid bood.⁸⁴ Mogelijk heeft ook deze nederzetting gelegen op een watersplitsing. In 1438 is een gracht gegraven om de Vechtarm, waaraan kasteel Vredelant lag, af te snijden. Mogelijk is dit gedaan op de plaats van een reeds bestaand veenriviertje.

Drecht-?

Deze waternaam is niet genoemd of herkend in historische bronnen.⁸⁵ In de bedding van de veenrivier, die deels is opgegaan in de Loosdrechtse Plassen, werd in het voorjaar van 1983, tijdens het palingvissen, een middeleeuws zwaard gevonden. (16) Uit recent onderzoek blijkt dat de onderkant van het zwaard (de kling) stamt uit circa 1050 en de bovenkant (het gevest) uit circa 1300.⁸⁶ Onduidelijk is of aan de oevers van de Drecht in de (vroeg) middeleeuwen ook werd gewoond. Het ligt voor de hand dat vanaf de prehistorie de Drecht een belangrijke verbindingsweg vormde voor het hoger gelegen Gooi en de Vechtstreek.

*Everiksdorp (Hogelanden); Euerikesdorpe*⁸⁷

Geen nadere (vindplaats)gegevens bekend.

Gein-Gagina

Deze waternaam is een naamkundige afleiding en is niet uit een vroege bron bekend.⁸⁸

*Horsterdrecht-Hursteldreht/Wer(th)ina*⁸⁹

De Horsterdrecht loopt vanaf de Vechtbocht nabij Overmeer voorlangs bij kasteel Nederhorst en takt volgens een bron uit 1301 aan op de (dubbele) gracht rond het kasteel: '(...) [het] huys toter Hurst, dat gelegen is tot Hurstwerde binnen den uuytersten grachten (...)'.⁹⁰ Deze drecht, die gelijk gesteld wordt met de latere Horstwetering, staat vanwege de naam 'drecht' in verband met een waterloop van natuurlijke oorsprong. De veronderstelling is dat de Horsterdrecht, die voor het eerst genoemd is in 1156, van oorsprong een veenriviertje was, dat voor de bewoners van Werinon (Nederhorst den Berg) zeer gunstig gelegen tot voorlangs de langgerekte horst (zandopduiking, geestgrond) liep met versterking en kerk. Een recente veronderstelling is dat deze in lengte bescheiden, maar in geomorfologische zin belangrijke aftakking vanaf de Vecht vereenzelvigd moet worden met de waternaam Werina, waaraan Werinon – als plaatsnaam – zijn naam ontleent. Zie ook: Nederhorst den Berg.

*Loenen-Lona*⁹¹

De oudst bekende vermelding dateert uit het jaar 953. Eerder al heeft hier een dochterkerk van Werinon gestaan. Geen nadere (vindplaats)gegevens bekend.

Loenersloot-Lonoralaca (GU)

Geen nadere (vindplaats)gegevens over bekend. De naam staat in relatie tot zowel de veenrivier die hier lag tussen Vecht en Angstel, als een plaatsnaam. Er zijn aanwijzingen dat in de vroege middeleeuwen te Loenersloot een hof (curtis, bestuurlijk centrum) heeft gestaan.⁹²

Maarssen-Marsna (GU)

Maarssen komt voor het eerst in de oudste kern van het Utrechtse goederenregister voor als *Marsna*. Die naam is afgeleid van een niet nader geïdentificeerde veenstroom. Maarssen heeft, net als Zween, nog lang deel uitgemaakt van de Domparchie, maar werd op zijn laatst rond 1200 als afzonderlijke parochie afgesplitst. Uit die tijd stamt de in tufsteen opgetrokken westtoren van de kerk.⁹³ Boven de deur stond oorspronkelijk een inscriptie met de persoonsnamen Thidehart en Ricliint, het echtpaar dat mogelijk de kerk heeft gesticht.⁹⁴

In 1941 werd in een zandafgraving aan de Vecht bij Maarssen ter hoogte van de Nederlandsche Kinine-fabriek, nabij boerderij Oostwaard, een zwaard gevonden uit circa 950-1050. (21) Het bevindt zich in het Centraal Museum in Utrecht onder inventarisnummer PUG 8783.⁹⁵

Eind 2007 voerde Raap Archeologisch Adviesbureau een inventariserend onderzoek uit op locatie Parkweg 49 t/m 67 te Maarssen. In twee boringen werden in oeverafzettingen op een diepte van 190 cm en 145 cm min maaiveld niveau, aardewerk scherven omhoog geboord. Deze werden gedetermineerd als ruwwandig, vermoedelijk 'Mayen', aardewerk uit de periode 900-1050 (Archis vondstnr. 334137, waarnemingsnr. 412443). Later werd door Raap in dezelfde straat ook een andere, gladwandige scherf aangetroffen (vondstnr. 327236, waarnemingsnr. 411359), met datering 725-1050. (20) Interessant is de grote mate van sedimentatie en ophogingslagen, waaronder deze vondsten schuil gingen. Dit voorbeeld geeft ook aan waarom er tot nu toe in de Vechtstreek relatief weinig vondsten uit de vroege middeleeuwen zijn gedaan. Ditzelfde gaat bijvoorbeeld op voor de vondsten bij Nieuwer-Ter-Aa (zie hierboven).

Bij graafwerkzaamheden voor de aanleg van de groeikern Maarssenbroek werd tot slot in de polder de 'Lage Weide' een randscherf gevonden uit circa 900 (registratienummer AWN Utrecht; 780611).⁹⁶ (22)

?-Merchishem

Geen nadere (vindplaats)gegevens bekend.

Muiden-Amuthon (GW); Amuthon (GU); Amuda

Amuthon betekent monding van de 'A', gebruikt als algemene waternaam. We kunnen uit de naam afleiden dat Muiden vanouds aan de monding van de Vecht lag. Zoals beschreven, had Muiden een tol op de handel die via de Vecht liep. In de 10^{de} eeuw was deze in handen van graaf Waldger. Vermoedelijk stond de tol niet op zichzelf maar bevond het tolkantoor zich in een nederzetting. Daar werd – als dochterkerk van Werinon – in de 9^{de} eeuw een kerk gesticht. Misschien heeft deze aanvankelijk meer noordelijk gestaan, maar dit is niet zeker omdat de oorspronkelijke nederzetting met tolplaats vermoedelijk meer landinwaarts heeft gelegen in plaats van aan de kust – waar deze in dat geval zou zijn verzwolgen door de zee. Gelet op de ligging aan de monding van de Vecht kan het gebied rond Muiden in de vroege middeleeuwen meer een delta-achtig karakter hebben gehad. In ieder geval heeft archeologisch onderzoek in 1975 en 1976 aangetoond dat een 14-C meting naar de elzenhouten paaltjes onder het fundament van de toren een datering gaf van tussen 1100-1190. Deze meting had echter betrekking op de steenbouwfase van de kerk en niet op de eerste kerkstichting die hier (of iets meer noordelijk) gelegen moet hebben.⁹⁷ (3)

Muiderberg?⁹⁸

Vreemd genoeg is deze plaats niet bekend uit historische bronnen. Toch moet deze plaats, met de hoogste ligging in de Vechstreek, een plek zijn geweest waar bewoning (en verering) heeft plaatsgevonden. Dit blijkt ook wel uit de aanwezigheid van enkele archeologische vondsten. Op 22-05-2012 deed Gerard Buhr via e-mail melding van enkele vroegmiddeleeuwse vondsten die enkele dagen eerder waren gedaan door George Ording aan het water tussen Muiden en Muiderberg. Het betreft een fraaie en beschilderde tuit van een Pingsdorf kruikamfoor en een glis (benen schaats). Daarnaast werd ook een (welhaast versteende) tand van een paard en een rund gevonden (1).

Het gevonden stuk is afkomstig van een kruikamfoor met brede schouders, bandvormige oren en een klein opgezet tuitje. Dit tuitje is net te zien op de foto. Eerder zijn op deze locatie door Olaf Langendorff veel vroegmiddeleeuwse scherven alsook dierenbotten en –kiezen gevonden. Ook zat hier een stuk reliëfbandamfoor bij uit de periode 800-1100. Het vondstspectrum overziend betreft het een aanwijzing voor kustbewoning tussen circa 800-1000, vermoedelijk doorlopend tot in de 11^{de} eeuw.⁹⁹

Bij de aanleg van aardgasleidingen ter hoogte van de boerderij Velzenhorner aan de Goog zijn enkele fragmenten aardewerk gevonden uit de 6^{de} en 7^{de} eeuw. Ondanks navraag bij de gemeente, rijksdienst, historische kring en enkele inwoners van Muiderberg konden geen nadere gegevens over deze vondst worden achterhaald.¹⁰⁰ (2)

In de jaren 80 van de 20^{ste} eeuw werd door Gert Jan Botma aan de Tesselschadelaan te Muiderberg met behulp van een metaaldetector een zilveren hanger gevonden. Deze vondst werd in de



Afb. 10. Tuit van een Pingsdorf kruikamfoor, gevonden in het water nabij Muiderberg. (Foto: Gerard Buhr)

archeologische kroniek van Holland beschreven (1990, 325) en in het Jaarverslag Archeologisch Assistent Noord-Holland (1990) en hierin aangeduid als mogelijk vroeg middeleeuws. Uiteindelijk kon de oorspronkelijke vinder worden achterhaald en in een mail van 06-03-2012 liet deze weten de vondst bij de aanbouw van de wijk (in het nieuwere gedeelte) te hebben gedaan in stortgrond. Nieuwe foto's werden verstuurd en na enig onderzoek kon de vondst met zekerheid als een Ethiopisch/Koptisch kruis uit circa 1960-1980 worden gedetermineerd. Archisnummer 43106 kan daarmee van de lijst worden gevoerd.

Nederhorst den Berg-Wer(th)ina;*¹⁰¹ *Werinon (GW)

Zie voor de oorsprong van de plaatsnaam: Horsterdrecht en in de lopende tekst over Liudger en Elburga. Aanvullend kan worden opgemerkt dat in de 10^{de} eeuw de kerken van Werinon, Naarden en Muiden aan de abdij van Werden behoorden. We kunnen de kerken van Naarden, Loenen, Weesp en Muiden als dochterkerken van Werinon beschouwen. (13)

De enige vondst uit de vroege middeleeuwen in Nederhorst den Berg betreft een zogeheten *scramasax* uit circa de 8^{ste} eeuw.¹⁰² (14) Het betreft een Frankisch kort zwaard dat is opgevist uit de slotgracht van kasteel Nederhorst, die van oorsprong aansloot op de Horsterdrecht. Door een ogenschijnlijk gelaste breuk werd gedacht aan een secundaire depositie. Vermoedelijk is het zwaard uit de nabijheid van het kasteel afkomstig.

De Nes*¹⁰³ *Nesse (GU)

Geen nadere (vindplaats)gegevens bekend. Gelet op de volgorde van de goederenlijst van de Utrechtse kerk verwachten wij dat de 'Nesse' ligt tussen Dorssen (Vreeland) en Overmeer (Nederhorst den Berg). De op de kaart aangeduide locatie voldoet aan hetgeen onder een Nes wordt begrepen; een door water omsloten landtong.

***?Nesseshor(s)t (GU)*¹⁰⁴**

Geen nadere (vindplaats)gegevens bekend.

Nieuwer Ter Aa

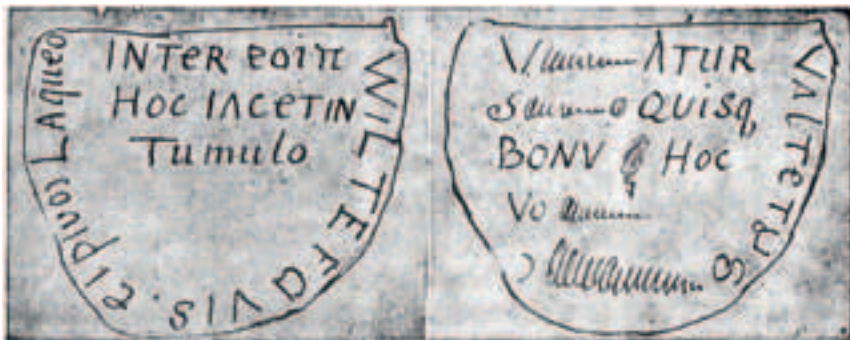
Zie bij Aa.

Nieuwersluis

In 1760 werd een tufstenen sarcofaag gevonden tijdens graafwerkzaamheden op het landgoed Weerestein, Zandpad 29. Het landhuis gaat terug op een middeleeuwse voorganger, dat al in 1330 bestond. In de sarcofaag, die bekend is geworden als de 'Lijkkist van Weerestein', werden behalve skeletdelen enige laatmiddeleeuwse Utrechtse munten en een loden plaatje gevonden. In 1894 werd aandacht aan de vondst besteed in het *Archief van het aartsbisdom Utrecht*, men meende dat het om de Utrechtse bisschop Hunger uit de 9^{de} eeuw ging.¹⁰⁵ De redenering was: op het loden plaatje stond dat het om een bisschop ging, Hunger is de enige bisschop waarvan onbekend is waar hij begraven is. In 1917 maakte de Utrechtse archivaris S. Muller aannemelijk dat het niet om Hunger ging.¹⁰⁶ De beenderen zouden in de kerk van Loenen zijn herbegraven. Mogelijk staat er op het loden plaatje: *Valterus v(ener)atur s(umm)o quisque bonus hoc vo(tivum martyrium) Willef(ortis) civis episcopi(?) laqueo inter eo (...) hoc iacet in tumulo*. Het is niet bekend wie deze Valterus is. (18)

Nifterlake

Zie: Nifterleek.



Afb. 11. Tekening van een loden plaatje dat in de stenen sarcofaag van Weerestein is gevonden (Jaarboekje Nifflarlike 1922).



Afb. 12. Overzichtsfoto van aardewerkscherven, gevonden door dhr Weenink. (Foto: A. Cruysheer)



Afb. 13. Gevest van een Karolingisch slagzwaard uit ca. 750-850 n.Chr. (Foto: Waternet)



Nifterleek

'Nifterlake' wordt wel gezien als naamgeving voor de oostelijke Vechttrak en wordt – als gouw – voor het eerst vermeld in 723 en voor het laatst in 953.¹⁰⁷ Een alternatieve en meer logische verklaring is deze als naamgeving voor het verlande veenriviertje dat ongeveer ter hoogte van de huidige Velterslaan loopt tussen Nigtevecht en het Gein. De tegenstelling wordt gevonden tussen de Loener-leek (Lonoralaca) en de Nifter-leek (Nifterlake). De hoofdstroom in de vroege middeleeuwen wordt dan gevormd door de Vecht, met deze twee zijtakken als belangrijke doorgangen. Opvallend is het gegeven dat het gehele vroegmiddeleeuwse graafschap van Vechten tot Muiden naar dit veenriviertje is vernoemd. Dit kan verklaard worden vanuit het belang dat deze centrale (verkeers)as tussen de domeinhoven Abecenwalde en Werinon moet hebben gehad voor de regio. De strategische ligging halverwege de Vechtstreek speelde onder meer een belangrijke rol in de overgangsfase van 'Fries' naar 'Frankisch' en in de kerstening, met als missiepost Werinon op dit hoogste punt in de regio. Bewoning in de vroege middeleeuwen op de splitsingen van de Nifterleek met de Vecht (te Nigtevecht) en mogelijk ook bij het Gein ligt dan voor de hand.¹⁰⁸ Het eerste deel 'Nigte' valt terug te voeren op 'Nifter', de relatie met de rivier lag van oorsprong op de belangrijke -leek ('lake') en de naamgeving ging na verlanding van dit veenriviertje over op die van de Vecht: Nigtevecht.

Op 12 en 13 juni 1984 zijn door H. Weenink tijdens de aanleg van een fietspad tussen Nigtevecht en Weesp een hoeveelheid aardewerk scherven gevonden. De oudste dateren uit de 11^{de} en mogelijk 12^{de} eeuw: 104 kogelpot scherven, waarvan 1 wandscherf met bezemstreek-versiering, 55 Pingsdorf scherven en 10 Andenne scherven. (11)¹⁰⁹

Tijdens baggerwerkzaamheden door Waternet in de Vecht in 2013, werd door het archeologisch bureau ADC ArcheoProjecten in uitgezeefd materiaal uit het traject Nigtevecht-Maarssen een groot deel van een slagzwaard – 'spatha' – gevonden met een datering van circa 750-850. Het zwaard is tot 102 cm. lang en heeft een gedamasceerde kling. (12)¹¹⁰

Nigtevecht

Zie Nifterleek.

Oudwijk-Aldewic

Deze naam betreft een historische afleiding en is niet uit een vroege bron bekend.¹¹¹ Er zijn geen nadere (vindplaats)gegevens bekend.

Overaetwijs

Het veenriviertje de Aetwiel (zie boven) is niet bekend uit historische bronnen, maar betreft een overgeleverde naam en is nu nog te herkennen in de Aetsveldseweg, die is gelegen op een stroomrug van deze watergeul, waaraan ook een nederzetting uit de ijzertijd heeft gelegen. Archisnummer 15026 betreft een melding van ruim 150 aardewerkscherven die in 1980 zijn gevonden in de Aetsveldse polder (6). Het gaat om scherven van Pingsdorf, Paffrath, Kogelpot en een tuit van een Pingsdorf pot, die alle uit vermoedelijk de 10^{de}-12^{de} eeuw stammen. De nederzetting Overaetwijs kan mede op basis van deze vondsten terugvoeren op de vroege middeleeuwen, mogelijk de 7^{de} eeuw – zie hieronder.¹¹² De heer Weenink vond begin jaren tachtig te Aetsveld een aantal scherven op de oeverwal van de Aetwiel. De vondsten zijn gedaan op een plek gelegen tussen de ijzertijd nederzetting en de veronderstelde nederzetting Overaetwijs. De vondsten staan bekend onder ROB identificatienummer bm9850116, databanknummer B440 en vondstnummers 301 (inv.nr. B440a-b twee randfragmenten keramiek vaatwerk pingsdorf), 302 (inv.nr. B440c-d twee randfragmenten keramiek vaatwerk pingsdorf) en 303 (inv.nr. B440e-f-g-h vier fragmenten keramiek vaatwerk onversierd). Datering niet nader aangegeven (10^{de}-12^{de} eeuw).¹¹³



Verder werd hier een randfragment gevonden van grijsbruin, ruwwandig, gedraaid aardewerk (tonpot) van het type Dorestad W IX, een vermoedelijke overgangsvorm uit de laat-Merovingische tijd, circa 600-700. (7)¹¹⁴ Evenals een hertshoornen schijfje uit mogelijk de 9^{de}-13^{de} eeuw. (8)¹¹⁵

Overmeer-Ueromeri (GU): als naam nederzetting

Dit betreft de woonkern Overmeer, gelegen op een aanzienlijk hoger punt dan de rest van de omgeving. Deze is gesitueerd op de plek waar het Overmeer destijds uitmondde in de Vecht. In de buurt zijn ondermeer aardewerkvondsten gedaan uit de 12^{de} eeuw en jonger, plus twee scherven uit de Romeinse tijd, waaronder een tuit van een gladwandige kruikamfoor uit de 2^{de} eeuw n.Chr. (15) Vermoedelijk betreft dit geen aparte (middeleeuwse) nederzetting, maar er is hier hoogstwaarschijnlijk wel sprake van enige bewoning. Gelet op de vele loden netverzwarings die hier zijn aangetroffen, zullen de bewoners gebruik hebben gemaakt van de gunstige ligging van de relatief smalle doorgang, die het Overmeer met de Vecht verbond. Deze plaats ligt ook aanmerkelijk hoger dan de omgeving, wat een gunstige omstandigheid is voor bewoning.

Poelmeer = Bijlmermeer? Pulmeri (GW)

Waternaam. Geen nadere (vindplaats)gegevens bekend.

?-Rudinhem (GU)

Geen nadere (vindplaats)gegevens bekend.

?-Spilmeri (GW)

Geen nadere (vindplaats)gegevens bekend.

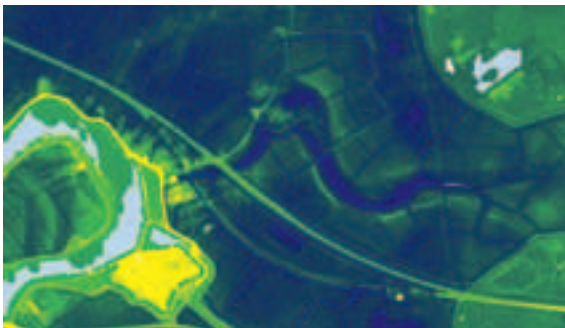
?-Suegon (GU)

Geen nadere (vindplaats)gegevens bekend.

Uitermeer-Uteromeri (GW); (GU): als naam nederzetting¹¹⁶

Op deze locatie, gelegen op de oorspronkelijke splitsing van het meer met de Vecht, zou de nederzetting Uitermeer (gelijknamig met de oorspronkelijke naam van het Naardermeer) te verwachten zijn. De nederzetting

Uitermeer lijkt in de 10^{de} eeuw reeds te hebben bestaan, mogelijk eerder.¹¹⁷



Afb. 14. Hoogtekaart, met zichtbaar de verdwenen verbindingen tussen het Naardermeer en de Vecht. (Bron: AHN Viewer)

Nabij het Uitermeer is rond 1995 iets ten noorden van de Reaalspolderweg, in zandige opduikingen op een akker, een hoeveelheid middeleeuws aardewerk gevonden: Kogelpot-, Paffrath- en Andenne aardewerk. Datering ligt tussen de 10^{de} en 12^{de} eeuw, met een vermoedelijke nadruk op de 12^{de} eeuw.¹¹⁸ (4)

Utrecht-Traiecto, -um,¹¹⁹ *Treiecto*¹²⁰

Aan het einde van de 7^{de} eeuw resideerde de Friese koning Radbod in Utrecht en niet in Vechten. Dat doet vermoeden dat Utrecht toen van groter strategisch belang was dan Vechten. De aftakking van de Vecht moet zich toen al naar Utrecht verplaatst hebben. Toch werd Vechten aan het begin van de 8^{ste} eeuw nog tot Niftarlake gerekend, tot het – oorspronkelijke – stroomgebied van de Vecht dus. Blijkbaar heeft de verlegging van de Vechtaftakking niet erg lang voor de tijd van Radbod plaatsgevonden. Tegenwoordig ‘ontspringt’ de Vecht in Utrecht op de plaats waar de Oudegracht in de Weerdsingel uitkomt. Deze situatie is echter volledig door menselijke ingrepen ontstaan. In de middeleeuwen stroomde de Vecht in een wijde boog om Utrecht heen, dat wil zeggen om het kerkelijke centrum *Traiectum* en de naastgelegen burgerlijke nederzetting op de linker Rijnsoever. Die lag daardoor te ver van het voor vrachtaarders gunstig gelegen splitsingspunt van de Rijn en de Vecht. De biografie van Anskar noemde wel Dorestad als plaats langs de route naar Scandinavië, maar over Utrecht zweeg hij volledig.¹²¹ De plaats was dan ook geen stopplaats voor schippers. Pas met de komst van bisschop Balderik omstreeks 925 kreeg de Utrechtse handel een impuls. Er ontwikkelde zich een levendig kerkelijk centrum waar een aanzienlijke geestelijke gemeenschap werd ondergebracht. Ondernemers vestigden zich in Utrecht, waar op de linker Rijnsoever ten westen van de bisschopelijke bucht een handelswijk ontstond met een eigen parochiekerk: de Buurkerk. Er werd tol geheven, munt geslagen en er werden markten gehouden. De handelswijk wordt in latere bronnen als de *vicus Stathe* genoemd naar de *stade*, de olopende rivieroever langs de nederzetting. Parallel aan de rivier, op het hoogste punt van de oeverwal, liep een weg. Het tracé kan tegenwoordig nog herkend worden in de loop van de Steenweg.

Door verlegging van de hoofdstroom van de Rijn kwam *Stathe* echter aan een dode rivierarm te liggen. Ten behoeve van de scheepvaart werd het oostelijke deel van deze arm door het graven van een kanaal met de Vecht verbonden. Op de plaats waar dit kanaal – het noordelijke deel van de huidige Oudegracht – in de Vecht uitkwam, werd een nieuwe haven langs de linker Vechtoever aangelegd. Ten oosten van Utrecht omsloot de oorspronkelijke Vecht grotendeels het buitengerecht Oudwijk, een tamelijk hoog gelegen en vruchtbaar gebied dat zeer geschikt was als bouwland. Er waren korenvelden, boomgaarden en moestuinen te vinden. Op het Oudwijkerveld werden tot ver in de middeleeuwen bijeenkomsten en rechtszittingen van ridders en vrije mannen gehouden. Dat doet een lange geschiedenis van Oudwijk vermoeden waar op verschillende plaatsen resten van de verlande Vechtbedding zijn aangetroffen. (29)¹²² Een anker in de Vechtbedding is een aanwijzing dat de Vecht in Oudwijk eens bevaarbaar is geweest. (30)¹²³

De naam *Aldewic* komt voor het eerst voor in een oorkonde uit 1156 waarin Herenmannus de Aldewic wordt genoemd. Het toponiem Oudwijk moet dus ouder zijn en deze wordt op zijn beurt ‘oud’ genoemd. We mogen dus aannemen dat Oudwijk al voor de 12^{de} eeuw bestond en daarmee voor de aanleg van de 12^{de}-eeuwse stadswallen.

Een nederzetting Oudwijk komt voor in een oorkonde uit 1165 waarin sprake is van ‘een plaats die Oldwyck genoemd wordt’. Er is helaas geen ‘nieuwe wijk’ bekend. Immink ging ervan uit dat dit de binnen de stad gelegen koopmanswijk *Stathe* was. Oudwijk strekte zich als afzonderlijk rechtsgebied deels uit vanaf de Oudegracht. Het noordelijke gedeelte binnen de stad werd ten oosten van het begijnhof ingenomen door het gebied dat als ‘Sint-Jans Oudwijk’ bekend stond.¹²⁴ Het gerecht van Oudwijk bleef in de 14^{de} eeuw voortbestaan onder de naam ‘Buiten de Wittevrouwenpoort’ of



Afb. 15. Op de plaats waar de Vecht de Biltstraat in Utrecht kruiste lag vroeger de Gildbrug waarvan resten bij werkzaamheden in 2000 tevoorschijn kwamen. (Foto: L. van der Tuuk)

kortweg Wittevrouwen. De naam Oudwijk leeft nu nog voort in een buurt van die naam en in een straatnaam in Utrecht.

Grote delen van Oudwijk behoorden tot de benedictijner Stevensabdij. Het in 1135 gestichte vrouwenklooster werd voor het eerst als Oudwijk (Altwyck) genoemd in 1164.¹²⁵ Het Oudwijkerveld kwam in de 17^{de} eeuw in trek bij welgestelden om hier een buitenhuis of pleziertuin aan te leggen.

Utrecht Vechthaven?

Bij opgravingen zijn uitgebreide kadeconstructies van een aanzienlijk havencomplex aangetroffen die over 240 m. te vervolgen waren. **(26, 27)**¹²⁶ Deze haven was ooit begonnen met een dijk van klei en mest die in de 10^{de} eeuw even ten noorden van de huidige Waterstraat was aangelegd. Op de oever waren percelen met een breedte van bijna 7,5 meter uitgeslagen. Sommige perceelgrenzen zijn tot op de dag van vandaag intact gebleven. Op deze percelen zijn resten van paalfunderingen van de bebouwing van een nederzetting teruggevonden.

Tegen de voet van de dijk werd nog in de late 10^{de} of in de vroege 11^{de} eeuw een zware houten beschoeiing aangelegd waarlangs schepen konden afmeren. Na de bouw van deze kade begon de linker Vechtoever naar het noorden op te schuiven. Zandige rivierafzettingen tegen de beschoeiing waren de oorzaak dat schepen met enige diepgang problemen hadden om de kade te bereiken. Daarom werd in de bedding een nieuwe beschoeiing geplaatst en werd de ruimte erachter met klei en allerlei afval aangeplemt.

De bouwwijze van de beschoeiingen verschilde per perceel. Blijkbaar namen individuele gebruikers ieder hun eigen maatregelen tegen de naar het noorden verschuivende Vechtoever. Die verplaatsing was op den duur haast niet meer bij te houden. De elkaar opvolgende kadeconstructies werden dan ook steeds eenvoudiger van opzet. Het begon met rijen stevige palen en horizontale balken, maar op den duur werden simpele grondkeringen van vlechtwerkmatten gebruikt. Ook werden er delen van afgedankte schepen benut. In de Vechthaven werden naast losse vondsten, zoals een bootshaak, drie middeleeuwse scheepstypen aangetroffen: een protohulk van het Utrechtse type, een rivieraak en een kielschip dat volgens een Scandinavische traditie gebouwd was. Daarmee is dit de rijkste vindplaats van middeleeuwse schepen in ons land. **(28)**

Afb. 16. Aakachtige platbodem uit de 11^{de} eeuw, hergebruikt als oeverversterking van de Vecht, gevonden in de Waterstraat in Utrecht in 1973. (Foto: Fotodienst Gemeente Utrecht)



Afb. 17. Kern van een boring in de Waterstraat in Utrecht uit 1973 waarbij de grove beddingafzettingen van de Vecht goed herkenbaar zijn op ruim 6 meter onder het maaiveld en dieper. (Foto: IBU Gemeente Utrecht)





Nadat de oever zo'n 40 m. was opgeschoven, werd de haven opgegeven. Vervolgens zou de oever nog eens 50 m. naar het noorden verplaatsen voordat de rivier in de 12^{de} eeuw tot rust kwam op de plaats van de huidige Weerdsingel die dus nog een restant van de oude Vechtlloop is.¹²⁷

De Vechthaven heeft de handelswijk *Stathe* lange tijd overvleugeld, waardoor weleens geopperd is dat *Stathe* in feite langs de Vecht gezocht moet worden.¹²⁸ Daarbij is echter voorbij gegaan aan historische aanwijzingen en de – weliswaar door intensieve bebouwing in latere eeuwen schaarse – archeologische sporen die duidelijk maken dat we de handelswijk *Stathe* direct ten westen van het kerkelijke centrum *Traiectum* moeten zoeken en niet langs de Vecht.¹²⁹

Vecht-Feha;¹³⁰ **Feh,**¹³¹ (GU); **Feth;**¹³² **Fethu**¹³³

Zie bij Vechten.

Vechten-Fectione, Fletione, Fictione;¹³⁴ **Fethna;**¹³⁵ **Feedna** (GU)

Op etymologische gronden kan het Romeinse fort *Fectio* (Vechten) in verband worden gebracht met de Vecht. In een Frankische schenkingsoorkonde uit de 8^{ste} eeuw wordt naam van het fort als *Fethna* gespeld – als behorend bij een waterloop.¹³⁶ Na de Frankische verovering kwam *Fectio*, net als andere voormalige Romeinse sterktes in handen van de nieuwe heersers. In 723, enkele jaren nadat de Friezen definitief naar het noorden waren verdreven, schonk hofmeier Karel Martel de koninklijke domeinen *Traiectum* (Utrecht) en Fethna (Vechten) aan Willibrord. Deze vestigde zich in Utrecht. Sindsdien is niets meer bekend over Vechten. Pas in 1162 blijkt dat de Onze-Lieve-Vrouweabdij in Middelburg in het bezit is van goederen in de domeinhof Vechten, waaronder een kapel met kerkhof in Wiltenburg.¹³⁷ Sindsdien blijft de naam Wiltenburg steeds met Vechten verbonden.¹³⁸ Het vroegmiddeleeuwse Wiltenburg moet echter niet in Vechten maar in *Traiectum* gezocht worden. Hergebruik van het Romeinse fort in de vroege middeleeuwen blijkt uit een met tufsteenblokken geplaveide weg die door het restant van een restgeul van de Romeinse Rijn heenloopt.¹³⁹ Vooralsnog zijn vroegmiddeleeuwse vondsten tussen het talrijke Romeinse materiaal zeer schaars.¹⁴⁰

Velterslaan

Zie: Nifterleek.

Vennep-Fennepa (GU)

Geen nadere (vindplaats)gegevens bekend.

Weesp – Wesepa,¹⁴¹ **Wisepa**¹⁴²

Weesp is al vanaf 1150 als plaatsnaam bekend in historische bronnen, maar moet eerdere bewoning hebben gehad. Weesp wordt van oudsher omringd door water, zoals het Smal Weesp, Vecht en Aetwiel. Net als bij Muiden, Naarden en Loenen werd in de nederzetting Weesp in circa 850-900 – als dochterkerk van Werimon – een kerk gesticht. Bij archeologische onderzoek in 1956 en 1976 kon men wegens een hoge grondwaterstand niet diep graven. Het vermoeden werd uitgesproken dat de huidige bakstenen dwarsschepen aansluiten op het oudere tufstenen schip van de voorganger uit vermoedelijk de 12^{de} eeuw. Interessant is de vermelding dat de kerk in het midden van de plaats ligt op een kunstmatig aangelegde heuvel.¹⁴³ Mogelijk betreft dit een oorspronkelijke (huis)terp. (5) Zie ook: 'Overaetwijs/Aetwiel'.

Weesp-Aetsveld

Zie bij 'Overaetwijs/Aetwiel'.



Werinon

Zie bij 'Nederhorst den Berg'.

Smal-Weesp-Wesepa

Deze waternaam is niet uit een vroege bron bekend, maar naamkundig afgeleid van Wesepa.¹⁴⁴ Verder geen nadere (vindplaats)gegevens bekend. Zie ook: 'Overaetwijs/Aetwisel' en 'Weesp'.

Zuilen/Zwezen-Suegsna (GU); Suabsna;¹⁴⁵ Suecsnon (GW)

Halverwege de 8^{de} eeuw kwam Liudger in *Suecsnon* ter wereld, zoals uit een latere aantekening in het 10^{de}-eeuwse goederenregister van de abdij van Werden blijkt.¹⁴⁶ Volgens zijn biografie was hij een zoon van Thiadgrim die zich op het familiegoed *Suabsna* in de Vechtstreek gevestigd had.¹⁴⁷ Blijkbaar werd met *Suabsna* hetzelfde bedoeld als met *Suecsnon*. Liudger – of misschien zijn familie – zou dit goed aan de abdij van Werden schenken. *Suecsnon* kan met de plaats Zwezen vereenzelvigd worden, want in oorkonden uit de 12^{de} en 13^{de} eeuw wordt Zwezen als *Suesen*, *Suecen*, *Swesten* en *Suecen* genoemd.

In de oudste kern van het goederenregister van Sint-Maarten staan *Suegon* en *Suegsna* genoemd.¹⁴⁸ De Utrechtse kerk was in de 10^{de} eeuw geheel in het bezit van *Suegon* en dat sluit uit dat het *Suecsnon* ofwel Zwezen is, dat voor een belangrijk deel in het bezit van het Werdense klooster was. Slechts een kwart was in handen van de Utrechtse kerk. Bovendien valt uit de volgorde van de plaatsen in het Utrechtse goederenregister op te maken dat *Suegsna* dichter bij Maarssen ligt dan *Suegon* en dat pleit er ook voor dat met *Suegsna* de buurtschap Zwezen bedoeld wordt.

In het tweede kwart van de 12^{de} eeuw komt *Suesne* en *Suesen* voor in de goederenlijst van de abdij van Egmond, opgenomen in het *Liber Sancti Adalberti*. Bovendien is er in dezelfde bron sprake van een Reynerus van Swesen.¹⁴⁹ Hoewel deze lijst omstreeks 1214 samengesteld is, gaan de acquisities terug op de periode van abt Walterus (1129-1161). In de tweede helft van de 12^{de} eeuw komt *Suesen* voor in een oorkonde van de aartsbisschop van Keulen.¹⁵⁰ Dan wordt Zwezen nog één keer genoemd als ridder Gijsbert van Bukhorst in 1240 twee hoeven in deze buurtschap aan het Utrechtse kapittel van Sint-Jan verkoopt.¹⁵¹ Daarna verdwijnt Zwezen uit de bronnen, maar kort daarop duikt de naam Zwezereng op, voor het eerst als *Sueceringhe* in 1277.¹⁵² Sindsdien komen we Zwezereng regelmatig in oorkondes tegen. Vooral het kapittel van Sint-Jan blijkt er veel bezittingen te hebben.¹⁵³

De Zwezereng kan rechtstreeks met Zwezen in verband gebracht worden, want het was gebruikelijk dat de soortnaam 'eng' met de naam van de nederzetting gecombineerd werd. De eng was het gemeenschappelijke bouwland waarvoor de beste gronden werden gebruikt en dat zijn in het rivierengebied de hogere stroomruggen. De Zwezereng moet dan ook op de stroomrug van de Vecht gezocht worden. Ten noordwesten van Utrecht ondervond de Vecht veel weerstand van de venige ondergrond. Hierdoor is er plaatselijk een stroomrug van de bescheiden breedte van ongeveer een kilometer opgebouwd, geflankeerd door het Trechter Veen in het noordoosten en de Lage Weide in het zuidwesten. Het deel van dit kleiige en zandige stroomruggebied, dat ongeveer tussen de huidige Marnixlaan in Utrecht en het dorp Oud-Zuilen ligt, vormt het gebied van het voormalige gerecht Zwezereng dat op kaarten vanaf de 16^{de} eeuw staat.¹⁵⁴ Binnen dat gerecht en op de linker oever van de Vecht moet Zwezen te vinden zijn, een buurtschap die waarschijnlijk maar uit enkele boerderijen bestond.

De buurtschap Zwezen lijkt echter in de loop van de 13^{de} eeuw van de aardbodem verdwenen te zijn. Mogelijk was dat het gevolg van oorlogshandelingen. Tegen het einde van de 13^{de} eeuw trokken Gijsbrecht van Amstel en Herman van Woerden met een leger op tegen bisschop Jan II van Sierck waarbij het tot een gevecht op de Zwezereng kwam.¹⁵⁵



Afb. 18. Applique met versierde (dier) motieven uit de 6^{de} of 7^{de} eeuw en gevonden in Zuilen. (Foto: Louis van Lint)

In 1338 verkreeg de stad van het kapittel van Sint-Jan dit gebied dat toen eenvoudigweg *De Engh* genoemd werd om hier een afsnijding van de oude Vecht te graven. In de verlande Vechtbedding werd in 1930 tijdens graafwerkzaamheden in de Van Hoornekade een protohulk aangetroffen die als het 'Utrechtse schip' in het Centraal Museum opgesteld werd en daar nog altijd te bezichtigen is. (24) Bij recent onderzoek werd de Vechtbedding in de Marnixlaan teruggevonden met daarin inheems aardewerk uit de Romeinse periode. (25)¹⁵⁶ In de 20^{ste} eeuw verrees in het gebied van de Zwezereng de Utrechtse wijk Zuilen, tot 1954 nog een zelfstandige gemeente.

Reeds is vermeld dat Peter Henderikx de mogelijkheid opperde dat Zwezen met *Attingahem* vereenzelvigd zou kunnen worden.¹⁵⁷ Op zich is dat niet zo gek, want beide plaatsnamen kunnen met bezittingen van de Wursing-clan in verband worden gebracht. In Zwezen is echter nooit een (eigen)kerk gesticht. Deze plaats bleef gedurende de gehele middeleeuwen onder de Utrechtse stadsparochies vallen. Alleen als aangenomen wordt dat Bonifatius *Attingahem* gebruikte als uitvalsbasis voor zijn missie-activiteiten in het Vechtgebied zonder er een kerk te stichten, kan men Zwezen met *Attingahem* identificeren. Dat zou dan ook kunnen verklaren waarom in de goederenlijst van de kerk van Utrecht *Attingahem* niet staat.

In een parkje in Zuilen vond detectorzoeker Louis van Lint langs de Vecht een versierd object van brons. (23) Hij deed de vondst tijdens een afgraving van een kikkerpoel, die tot circa 1 m. diepte werd gegraven. Diameter: 5 cm., dikte: 1,5 mm., massa: 24,82 gram. De voorzijde vertoont spiraalvormige motieven, de keerzijde is vlak en onversierd. De vondst is op 6 april 2012 door P. Ootjers van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed nader onderzocht op de metaalsamenstelling. Een XRF-analyse gaf aan dat het tingehalte vrij hoog is: 20%. Naast koper werd enig lood (2%), goud (0,4%) en tot slot een beetje zink aangetroffen. Ten behoeve van dit artikel is de vondst nader onderzocht en kon

deze worden gedetermineerd. De applique lijkt afkomstig te zijn van een zogeheten 'hanging band bowl', uit vermoedelijk de 6^{de} of 7^{de} eeuw en afkomstig uit Engeland (uit 'Pictland'). Dergelijke zeldzame objecten zijn vooral bekend uit grafvondsten.

Literatuur

ABKU: Archeologische en bouwhistorische kroniek van de Gemeente Utrecht

AKU: Archeologische kroniek van de Provincie Utrecht

ftp://ftp.geog.uu.nl/pub/posters/2008/Clastic_lake_fills_in_the_Rhine-Meuse_delta-Bos-March 2008.pdf

<http://www.plaatsengids.nl/weesp>

<http://www.gjallar.nl>

<http://www.broerendebrijn.nl/VicusStathe.html>

<http://edepot.wur.nl/172356>

Acket, N.M., 'Het veen ten oosten van Utrecht', *Maandblad van Oud-Utrecht* 25 (1952), 9-14.

Bakker, J.A., Nederhorst den Berg (N.-H.). *Westerheem* (1957), 94.

G. Bakker en T. Hoekstra (reds.), *Het stenen geheugen, 25 jaar archeologie en bouwhistorie in Utrecht* (1997 Utrecht).

Bakker, J.A. en L. H. van Wijngaarden-Bakker, 'Weesp', *Nieuwsbulletin KNOB*, 66 (1967), 12.

Berkel, G. van, en K. Samplonius, *Nederlandse plaatsnamen. Herkomst en historie* (2006).

Blijdenstijn, R., *Tastbare Tijd. Cultuurhistorische Atlas van de provincie Utrecht* (2005 Utrecht).

Blok, D.P., 'Naamsveranderingen en modeverschijnselen in de middeleeuwse plaatsnaamgeving in Utrecht en Holland benoorden de Lek', *Naamkunde* 33 (1957), 17-26.

Blok, D.P., 'Het goederenregister van de St.-Maartenskerk te Utrecht', *Naamkunde* 33 (1957), 89-102.

Blok, D.P., 'De vestigingsgeschiedenis van Holland en Utrecht in het licht van de plaatsnamen', in: M. Gyseling & Blok, D.P., *Studies over de oudste plaatsnamen van Holland en Utrecht* (1959 Leuven), 13-38.

Blok, D.P., 'Iets over de geschiedenis van Nifterlake', *Jaarboekje Nijftarlake* (1962), 1-20.

Blok, 'De historische en geografische situatie van Liudgers geboortestreek Nifterlake', in: A. van Berkum e.a. (reds.), *Liudger 742-809. De confrontatie tussen heidendom en christendom in de Lage Landen* (1984 Muiderberg), 9-19.

Blok, D.P., 'Enige aardrijkskundige namen in de Vechtstreek', *Tussen Vecht en Eem* 11 (1993) 2, 58-60.

Bont, Chr. de, 'Het historisch-geografische gezicht van het Nedersticht; een cultuurhistorische landschapsverkenning van de provincie Utrecht', *DLO Staring Centrum* 133 (1991).

Bont, Chr. de, 'Modderen aan de voet van het Gooi. De betekenis van het topografisch archief van de middeleeuwse veenontginning Loosdrecht', *Tussen Vecht en Eem*, 15 (1997) 2, 52-60.

Bont, Chr. de, *Vergeten land. Ontginning, bewoning en waterbeheer in de westnederlandse veengebieden (800-1350)*. (2008 Dissertatie Wageningen Universiteit).

Bont, Chr. de, 'Venen rondom het Gooi. Middeleeuwse veenontginningen tussen Vecht en Eem (ca. 800-1350)', *Historische Canon tussen Vecht en Eem* (2009), 44-48.

Bos, I., *Distal delta-plain succession. Architecture and lithofacies of organics and lake fills in the Holocene Rhine-Meuse delta* (2011).

Botman, A., N. de Jonge, J. Dijkstra en S. van der A., *De archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart voor de gemeenten Maarssen, Loenen, Abcoude en Breukelen. Rapportage behorende bij de archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart. ADC Heritage rapport H032* (2010 Amersfoort).

Bouma, N., *De vroegste sporen van bewoning en landgebruik van historisch Abcoude in Abcoude Zuid/Win-*

- kelbuurt. Een Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van proefsleuven. ADC Rapport 1737 (2008 Amersfoort).
- Bouma, N., Een middeleeuwse ontginningsnederzetting begrensd in Abcoude Zuid/Winkelbuurt. Een Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van proefsleuven. ADC Rapport 2038 (2009a Amersfoort).
- Bouma (red.), N., Van oerbos tot middeleeuwse bewoning. Een archeologische opgraving in de Winkelbuurt in Abcoude Zuid. Rapport 2400, ADC ArcheoProjecten (2010 Amersfoort).
- Bruijn, M.W.J. de, *Husinghe ende hofstede, een institutioneel-geografische studie van de rechtspraak over onvroerend goed in de stad Utrecht in de middeleeuwen* (1994 Utrecht).
- Buitelaar, A.L.P., *De Stichtse ministerialiteit en de ontginningen in de Utrechtse Vechtstreek* (1993 Hilversum).
- Byvanck (ed.), A.W., *Excerpta Romana. De bronnen der Romeinse geschiedenis van Nederland I, teksten* (1931 's-Gravenhage).
- Byvanck (ed.), A.W., *Excerpta Romana. De bronnen der Romeinse geschiedenis van Nederland II, inscripties* (1935 's-Gravenhage).
- Cerutti, W.G.M., *Muiden en haar Middeleeuwse kerk* (1975 Muiden).
- Cruysheer, A.T.E., 'De Polder Dorssewaard te Vreeland', *Tussen Vecht en Eem*, 25 (2007) 1, 38-52.
- Cruysheer, A.T.E., 'Een Romeinse kruikamfoor te Vreeland', *Jaarboek 2006 van de Archeologische afdeling Naerdincklant* (2007), 36.
- Cruysheer, A.T.E., 'Archeologische vondsten in Venenburg (3)', *Werinon*, 18 (2008) 67, 15-21.
- Cruysheer, A.T.E., 'De archeologie van de Willibrordkerk. De Willibrordkerk door de eeuwen heen', *Werinon*, 18 (2008) 66, 13-25.
- Cruysheer, A.T.E., 'Frankisch zwaard uit de slotgracht van kasteel Nederhorst', *Werinon*, 18 (2008) 68, 11-12.
- Cruysheer, A.T.E., 'Het zwaard van Loosdrecht', *Historische Kring Loosdrecht* 36 (2009) 166, 145-152.
- Cruysheer, A.T.E., 'Overmeer, Ouder dan gedacht', *Werinon*, 19 (2009) 72, 18-23.
- Cruysheer, A.T.E., 'Van prehistorie naar moderne tijden. Nederzettingen bij Laren, Hilversum, Nigtevecht en Weesp', *Historische canon tussen Vecht & Eem*, Venster 3 (2009), 24-28.
- Cruysheer, A.T.E. en S. Koopman, 'De Berg is een stuifduin', *Werinon*, 22 (2012) 80, 31-36.
- Cruysheer, A.T.E., 'Een nederzetting uit de IJzertijd te Weesp', *Naerdincklant Jaarverslag 2011* (2012), 8-9.
- Cruysheer, A.T.E., 'Regionale vondstmeldingen van 1 januari tot 1 juli 2012', *Naerdincklant* (2012) *Special*, uitgave 2012-01, 'Metaalvondsten', 7-12.
- Cruysheer, A.T.E., 'Eeuwenoude mysteries te Nederhorst den Berg. Enkele bevindingen over kasteel en kerk te Nederhorst den Berg (I)', *Tussen Vecht en Eem*, 31 (2013), 144-152.
- Damme, E.N.G. van, 'De Willibrordkerk in Nederhorst den Berg. Nieuw licht op de vroegste geschiedenis', *Tussen Vecht en Eem* 26 (2008), 11-20.
- Dekker, C., *Het Kromme Rijngebied in de Middeleeuwen* (1983 Zutphen).
- Diekamp (ed.), W., *Die vitae sancti Liudgeri, Die Geschichtsquellen des Bisthums Münster* 4 (1881 Münster), 3-39.
- Dijkstra, M.F.P., *Rondom de mondingen van Rijn en Maas, Landschap en bewoning tussen de 3e en 9e eeuw in Zuid-Holland, in het bijzonder de Oude Rijnstreek* (2011 Leiden).
- Dinter, M. van, 'Landschappelijke context van de onderzoekslocaties', in: C.M.W. den Hartog, *Zes IVO's in de bestaande stad. Basisrapportage Archeologie* 56 (2013 Utrecht), 9-11.
- Donkersloot-De Vrij, M., *Oude kaarten en geschiedenis van het landschap* (1985).
- Gulran, A.J., 'Weesp', *Archeologische kroniek van Noord-Holland over 1980* (1981), 227-228.
- Guiran, A.J., 'Weesp', *Archeologische kroniek van Holland over 1982*, (1983) 236-237.
- Grevenstuk, J.G.Th., 'Een martelaar?', *Jaarboekje van het Oudheidkundig Genootschap Niftarlake*, 1922 (1923), 22-27.

- Gysseling, M., *Toponymisch Woordenboek van België, Nederland, Luxemburg, Noord-Frankrijk en West-Duitsland (vóór 1226)* I (1960 z.p.).
- Halbertsma, H., 'Muiden (Gemeente Muiden). Kerkonderzoek in de Nederlands Hervormde Kerk', *Archeologisch Nieuws Bulletin KNOB*, 76 (1977), 181-186.
- Halbertsma, H., *Frijslands oudheid. Het rijk van de Friese koningen, opkomst en ondergang* (2001 Utrecht).
- Heeringa (ed.), K., *Oorkondenboek van het Sticht Utrecht tot 1301* II (1940 Utrecht).
- Henderikx, P.A., 'The Lower Delta of the Rhine and the Maas: Landscape and habitation from the Roman period to c. 1000', *Berichten van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek* 36 (1986 Amersfoort), 447-599.
- Hengst, E. *The structure of society in medieval Vecht and Venen, A causal analysis of a comparison of the structure of society in De Ronde Venen and on the old land along the southern course of the river Vecht (953-1528)* (2008 Utrecht).
- Hofman, J.H., 'Het graf van den H. Hungerus', *Archief van het aartsbisdom Utrecht* XXI (1884) 2, 213-215.
- Holder-Egger (ed.), O., Liudgeri Vita Gregorii abbatis Traiectensis, *Monumenta Germaniae Historica Scriptorum* XV (1887 Hannover) 1, 63-79.
- Holwerda, J.H., *Catalogus van het Rijksmuseum voor Oudheden te Leiden* (1908).
- Holwerda, J.H., *Geschiedkundige Atlas van Nederland* (59) (1924).
- Hoorn, G. van, 'Oude wapens uit de provincie Utrecht', *Jaarboekje van "Oud-Utrecht"* (1942), 37-38.
- Hoppenbrouwers, P.C.M. 'Van Waterland tot stedenland. De Hollandse economie ca. 975-ca. 1570', *Geschiedenis van Holland tot 1572, dl. 1* (red. Th. De Nijs en E. Beukers). (2002 Hilversum Verloren 2002).
- Houtte, J.A. van, *Economische geschiedenis van de Lage Landen 800-1800* (1979 Fibula-Van Dishoeck, Haarlem 1979).
- Huisman, J.A., 'De inscriptie(s) in de oude kerk van Maarssen. Thidehart en Riclint', *Naamkunde* 4 (1972), 36-39.
- Husken, S., *Bureauonderzoek naar de archeologische waarde van het plangebied Schoutenwerf, gemeente Muiden*. SCENH-rapport cultuurhistorie 88, 2007 Worme.
- Immink, P.W.A., 'De stadsvrijheid van Utrecht', *Opstellen aangeboden aan Prof. Jhr. Dr. D.G. Rengers Hora Siccama 1906-1942*, (1942 Utrecht) 314-434.
- Jager, D.H. de (1999): 'PWN-transportleiding Weesperkarspel-Laarderhoogt, provincie Noord-Holland', *Raap rapport 430*.
- Ketner (ed.), F., *Oorkondenboek van het Sticht Utrecht tot 1301* IV (1954 Utrecht).
- Ketner (ed.), F., *Oorkondenboek van het Sticht Utrecht tot 1301* V (1959 Utrecht).
- Kok, H.J., *Proeve van een onderzoek van de patrocinia in het middeleeuwse bisdom Utrecht* (1958 Assen).
- Kok, R., 'De IJzertijd en Romeinse tijd van de Vechtstreek', *Jaarboek 2008 van de archeologische afdeling Naerdincklant* (2009 Weesp), 34-54.
- Koopman, S. en A. Cruysheer, *Paleogeografische ontwikkeling en bewoningsdynamiek tussen Vecht en Eem* (2012), 26-28.
- Koopman, S. en A. Cruysheer, 'Een Laat-Weichselien duin en archeologische vondsten in de Nieuwe Keverdijksche Polder', *Naerdincklant Special* 2 (2012), 29-31.
- Kötzschke (ed.), R., *Die Urbare der Abtei Werden a.d. Ruhr, A: Die Urbare vom 9.-13. Jahrhundert* (1906 Bonn).
- Künzel, R.E., D.P. Blok, & J.M. Verhoeff, *Lexicon van nederlandse toponiemen tot 1200* (1989 Amsterdam).
- Leupen, P., 'Werinon, Willibrord en Liudger', *Werinon* 22 (1996), 578-589.
- Levison (ed.), W., 'Vita Bonifatii auctore Willibaldo', *Vitae Sancti Bonifatii Archiepiscopi Moguntini*,

- Scriptores rerum Germanicarum in usum scholarum ex Monumentis Germaniae Historicis separatim editi* (Hannover/Leipzig 1905), 1-58.
- Maigret, J.A., *Stijgende lijn in de kennis over de veenontginningen van het Vechtgebied: literatuurstudie over de kennisontwikkeling van de veenontginningen met de nadruk op het Vechtgebied*.
- Manten, A., 'Attingahem, Werinon, Zwezen. Een reactie op "Werinon, Willibrord en Liudger" door P. Leupen', *Werinon* 29 (1998), 16-32.
- Manten, A.A. & M. Lameris, *Breukelen. Geschiedenis en Architectuur*. Monumenten-Inventarisatie Provincie Utrecht (2008 Zeist) (16-23).
- Muller Fz., S., 'De lijkst van Weerestein', *Jaarboekje Nifterlake* (1917), 9-15.
- Muller Fz., S. & A.C. Bouman, (eds.), *Oorkondenboek van het Sticht Utrecht tot 1301 I* (1920 Utrecht).
- Noort, R. van de, *De Utrechtse heuvelrug en het Gooi in de Vroege Middeleeuwen; een archeologisch perspectief*. Doctoraalscriptie Middeleeuwse Archeologie, Universiteit van Amsterdam (1988), 1-155.
- Numan, A.M., *Noord-Hollandse kerken en kapellen in de Middeleeuwen ca. 720-1200* (2005 Zutphen), 148-149, 208.
- Oppermann (ed.), O., *Fontes Egmondenses* (1933 Utrecht).
- Palmboom, E.N., *Het kapittel van Sint Jan te Utrecht* (1995 Hilversum).
- Pons, L.J. & M.F. van Oosten, *De bodem van Noordholland* (1974 Wageningen).
- Pijnacker Hordijk (ed.), C., *Willelmi capellani in Brederode postea monachi et procuratoris Egmondensis chronicon*. WGH 3-20 (1904 Amsterdam).
- Roessingh, W. en E. Lohof (red.), 'Bronstijdboeren op de kwelders. Archeologisch onderzoek in Enkhuizen-Kadijken'. *ADC Monografie 11* (2011).
- Rooijen, C. van, 'Utrecht in the early medieval period. An archaeological analysis of its topography and a discussion of the location of the Stathe vicus', *Medieval and Modern Matters* 1 (2010), 155-196.
- Sierksma, K.L. *Muiderberg, voorpost van het Gooi*, (1976), 151. 2^e druk.
- Tuuk, L. van der, 'De natuurlijke ondergrond van de stad Utrecht', *Historisch geografisch tijdschrift* 14-1 (1996), 11-23.
- Tuuk, L. van der, 'De vroege topografie van de Utrechtse buitengerechten Oudwijk en Abstede', *Tijdschrift Oud-Utrecht* 74 (2001), 173-183.
- Tuuk, L. van der, *Noormannen in de Lage Landen. Handelaren, huurlingen en heersers* (2008 Kampen/Leuven).
- Tuuk, L. van der, *De Friezen. De vroegste geschiedenis van het Nederlandse kustgebied* (2013 Utrecht).
- Verheul, G.W., 'Het raadsel van de oude Willibrordkerk', *Tussen Vecht en Eem* 11 (1993), 70-71.
- Vervloet, J.A.J., 'Het Utrechtse Vechtgebied in het verleden: occupatie en ontginningen in een hoofdzakelijk natte omgeving', *Naerdincklant Special, De Middeleeuwse Veenontginningen* 2 (2012), 6-17.
- Vliet, K. van, 'Utrecht, Muiden en omgeving. Oude privileges opnieuw bezien', *Jaarboek Oud-Utrecht* (1995), 6-52.
- Waitz (ed.), G., *Vita Anskarii auctore Rimberto Anhang: Vita Rimberti. Scriptores rerum Germanicarum in usum scholarum separatim editi* 55 (1884 Hannover).
- Wijngaarden-Bakker, L.H. van, 'De voorgeschiedenis van Baambrugge en Abcoude', in: D.G. Carasso en M. Carasso-Kok (red), *Abcoude en Baambrugge 900 jaar. Uit de historie van twee dorpen*. Stichting Historisch Boek Abcoude 900 jaar 1985 (1985).
- Woltering, P. J., 'Muiden: Muiderberg', *Archeologische kroniek van Holland over 1990* (1991), 325.
- Ypey, J., Een aantal vroeg-middeleeuwse zwaarden uit Nederlandse musea, *Berichten van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek* 10-11 (1960-1961 Amersfoort), 368-394.
- Zinderen Bakker, E.M. van, 'De Historie van het Meer', *Het Naardermeer* (1942), 33-57.
- Zwarte, R. de, 'Sporen van prehistorie en bewoning in de Vechtstreek', *Jaarboek van het Oudheidkun-*

dig *Genootschap "Nifterlake"*, 1979 (1980), 41-51.
Zwarte, R. de, 'Sporen van prehistorische bewoning in de Vechtstreek', *Westerheem* 31 (1982), 90-100.
Zweden, R.R. van, E. Jansma & K.J. Steehouwer, *Archeologische inventarisatie van de Vechtstreek. IPP*
(intern rapport), (1985 Amsterdam).

Noten

- 1 Koopman & Cruysheer, 'Paleogeografische ontwikkeling', 26-28.
- 2 Zie onder meer: Cruysheer, 'Een nederzetting uit de IJzertijd', 8-9; De Zwarte, 'Sporen van prehistorische bewoning', 90-100; Cruysheer, 'Van prehistorie naar moderne tijden', 24-28; Blijdenstijn, 'Tastbare Tijd'; Kok, 'De IJzertijd en Romeinse tijd', 34-54.
- 3 Zie hiervoor onder meer de publicaties: Buitelaar, 'De Stichtse ministerialiteit', 131; Vervloet, 'Het Utrechtse Vechtgebied'; De Bont, 'Vergeten land'.
- 4 Dit mede op basis van archeologische vondsten die gedaan zijn te Vreeland en Nederhorst den Berg, zie: Cruysheer, 'Een Romeinse kruikamfoor', 36; Cruysheer, 'Archeologische vondsten', 15-21.
- 5 Roessingh/Lohof, 'Bronstijdboeren op de kwelders'; Bakker/Van Wijngaarden-Bakker, 'Weesp', 12; Kok, 'De IJzertijd en Romeinse tijd', 39. Ook in de 11^{de} eeuw blijkt bewoning op het veen mogelijk, zie De Bont, 'Vergeten land', 157-161.
- 6 Buitelaar, 'De Stichtse ministerialiteit', 103.
- 7 Koopman & Cruysheer, 'Paleogeografische ontwikkeling', 26-28.
- 8 Blok, 'Enige aardrijkskundige namen', 59; Cruysheer, 'Willibrordkerk', 9.
- 9 Van Zinderen Bakker, 'De Historie van het Meer', 41.
- 10 Muller & Bouman, *Oorkondenboek I*, no. 49; no. 35.
- 11 Van Dinter, 'Landschappelijke context', 9.
- 12 Van der Tuuk, 'De vroege topografie', 180.
- 13 Van der Tuuk, 'De natuurlijke ondergrond', 20.
- 14 ABKU 1926-1972, 112-117; ABKU 1983, 118; ABKU 1988 112; AKU 2000-2001, 174-175.
- 15 Van der Tuuk, *De Friezen*, 124.
- 16 Van der Tuuk, *De Friezen*, 138.
- 17 Holder-Egger, 'Vita Gregorii', 67.
- 18 Levison, 'Vita Bonifatii', 47.
- 19 Van der Tuuk, *Noormannen*, 82-119; <http://www.gjallar.nl/>.
- 20 Van der Tuuk, *Noormannen*, 181-184.
- 21 Van Vliet, 'Utrecht, Muiden en omgeving', 19-28.
- 22 Muller & Bouman, *Oorkondenboek I*, no. 135; zie ook Blok, 'Nifterlake', 12-13.
- 23 Muller & Bouman, *Oorkondenboek I*, no. 309.
- 24 Muller & Bouman, *Oorkondenboek I*, no. 49.
- 25 Van Houte, *Economische geschiedenis*, 36; Cruysheer, 'Textielloden van Naarden'.
- 26 Hoppenbrouwers, 'Van Waterland tot stedenland', 139.
- 27 Jonker-Duynstee & De Kruyter 2004, 20-25; Cruysheer 2007, 38-52.
- 28 Blok, 'Nifterlake', 20.
- 29 Blok, 'De historische en geografische situatie, 16'.
- 30 Blok, 'De historische en geografische situatie', 14; Blok, 'Nifterlake', 4.
- 31 Muller & Bouwman, *Oorkondenboek I*, no. 245; voor de datering zie Palmboom, *Het kapittel van Sint Jan*, 212-213; voor de naamafleiding, zie Gysseling, *Toponymisch woordenboek*, 35.

- 32 In sommige delen van Amstelland bleef het aasdom nog lang gehandhaafd (Buitelaar, *De Stichtse ministerialiteit*, 120).
- 33 Muller & Bouwman, *Oorkondenboek I*, no. 35.
- 34 Muller & Bouwman, *Oorkondenboek I*, no. 135.
- 35 Pons & Van Oosten, *De bodem van Noordholland*.
- 36 Muller & Bouwman, *Oorkondenboek Sticht Utrecht*, no. 62.
- 37 In 943 wordt nog een voogd Folbertus genoemd (Muller & Bouwman, *Oorkondenboek I*, no. 105), maar in een schenkingsoorkonde uit 1026 vinden we Robertus, burchtgraaf van Utrecht als getuige (Muller & Bouwman, *Oorkondenboek I*, no. 184).
- 38 Halbertsma, *Frieslands oudheid*, 190.
- 39 Muller & Bouwman, *Oorkondenboek I*, no. 113, 120, 135, 273.
- 40 Muller & Bouwman, *Oorkondenboek I*, no. 134.
- 41 Blok, 'Geschiedenis van Nifterlake', 18-20. Hieruit kan worden opgemaakt dat de veenrivier Nifterleek dan reeds is verland, omdat de naam is overgegaan op de Vecht (zie ook beschrijving bij Nifterleek).
- 42 Dijkstra, *Rondom de mondingen*, 279-280.
- 43 Kötzsche, *Urbare Werden*, 73-74.
- 44 Archief van St. Jan nrs. 575-596 HUA Utrecht.
- 45 *Nova Tabula Dioceseos Traiectinae*: Zwesereng, HUA Utrecht
- 46 *Florentissimi Traiectensis principatus typos* etc. kopergravure door J. Hondius 1599, HUA Utrecht Top. Atlas nr. 11.
- 47 Gemeenteatlas van Kuypers uit 1867.
- 48 Dit oord behoorde in het geheel tot het klooster, waaruit valt af te leiden dat het hele dorp van Liudgers familie is geweest. In de *Vita Liudgeri* van Altfried staat dat Liudgers grootvader bezittingen had in *Suabsna*. Daar werd Liudger geboren, zodat het waarschijnlijk is dat diens vader Thiadgrim zich daar gevestigd had. (Diekamp, *Vitae s. Liudgeri*, 9).
- 49 De heilige(n) aan wie de bescherming van de kerk bij haar wijding is toevertrouwd en tot wiens ere de kerk haar naam ontvangt
- 50 Dekker, *Kromme Rijngebied*, 296-297.
- 51 Köttsche, *Urbare Werden*, 119.
- 52 Henderikx, *The Lower Delta*, 519; zie ook Leupen, 'Werinon'.
- 53 Zie voor een overzicht van de bezwaren tegen de stelling van Henderikx ook: Mantén, 'Attingahem'.
- 54 Blok, 'Enige aardrijkskundige namen', 59-60; Cruysheer, 'Eeuwenoude mysteries', 148-151; Diekamp, 'Altfredi vita S. Liudgeri', 20, 31-32.
- 55 Dekker, *Kromme Rijngebied*, 296.
- 56 Cruysheer & Koopman, 'De Berg', 31-36. Ook te bezien als geestgrond, zie Cruysheer, 'Eeuwenoude mysteries', 144-145.
- 57 *Qui petit hac avla petat Elburga fore salva et p. ea. nullus intret n.* (Wie zich naar deze hal begeeft bidde voor de zaligheid van (At)elburga en niemand trede binnen tenzij ...); Van Damme, 'De Willibrordkerk'; Verheul, 'Het raadsel'; Cruysheer, 'Eeuwenoude mysteries', 146-151.
- 58 Buitelaar, *De Stichtse ministerialiteit*, 113.
- 59 Buitelaar, *De Stichtse ministerialiteit*, 128-129.
- 60 Buitelaar, *De Stichtse ministerialiteit*, 130-131.
- 61 Palmboom, *Het kapittel van Sint Jan*, 173 e.v.
- 62 Buitelaar, *De Stichtse ministerialiteit*, 113.
- 63 Buitelaar, *De Stichtse ministerialiteit*, 131-132.
- 64 Van Zweden/Jansma/Steehouwer, 'Archeologische Inventarisatie'.

- 65 Vervloet, 'Het Utrechtse Vechtgebied', 10.
- 66 Opgenomen zijn plaatsnamen die in schriftelijke bronnen voor de 11e eeuw voorkomen, of waarvan het aannemelijk is dat die voor de 11^{de} eeuw hebben bestaan.
- 67 Muller & Bouwman, *Oorkondenboek I*, no. 49.
- 68 Kötzschke, *Urbare Werden*, 73-74; Muller & Bouwman, *Oorkondenboek I*, no. 91.
- 69 Muller & Bouwman, *Oorkondenboek I*, no. 365.
- 70 Vervloet, 'Het Utrechtse Vechtgebied', 10.
- 71 Mante/Lameris, 'Breukelen', 16-23; Buitelaar, 'De Stichtse Ministerialiteit', 98-100.
- 72 Holwerda, 'Catalogus van het Rijksmuseum' (nr. 6. III 150); Holwerda, 'Geschiedkundige Atlas', 59; Van Zweden/Jansma/Steehouwer, 'Archeologische Inventarisatie', 15.
- 73 Muller & Bouwman, *Oorkondenboek I*, no. 425.
- 74 Buitelaar, *De Stichtse ministerialiteit*, 119-121.
- 75 Cruysheer, 'Regionale vondstmeldingen'. 12.
- 76 Bouma, 'Een middeleeuwse ontginningsnederzetting'.
- 77 Vervloet, 'Het Utrechtse Vechtgebied', 9-10.
- 78 Buitelaar, 'De Stichtse Ministerialiteit', 98-100.
- 79 Wordt door Blok als vroegmiddeleeuws beschouwd (Blok, 'De vestigingsgeschiedenis', 14).
- 80 Holder-Egger, 'Liudgeri Vita Gregorii', 67; Muller & Bouwman, *Oorkondenboek I*, no. 208; Het in de Utrechtse goederenlijst voorkomende *Braacanhem* is wel met Breukelen geïdentificeerd, maar moet, gezien de plaats in de lijst, eerder langs de Oude Rijn worden gezocht.
- 81 Zie voor een uitgebreide beschrijving onder meer Buitelaar, *De Stichtse ministerialiteit*.
- 82 De vondst is gezien en bevestigd door Hans Elsevier Stokmans, die in contact staat met de vinder (communicatie per e-mail 02-04-2012).
- 83 Blok, 'Enige aardrijkskundige namen', Cruysheer, 'De Polder Dorssewaard', 59, 40-41; Buitelaar, *De Stichtse ministerialiteit*, 118.
- 84 Cruysheer, 'De polder Dorssewaard', 40-41.
- 85 Als ontginningsbasis kan de Drecht als een vroeg landschapselement beschouwd worden (Buitelaar, *De Stichtse ministerialiteit*, 183).
- 86 Cruysheer, 'Het zwaard van Loosdrecht', 145-152.
- 87 Heeringa, *Oorkondenboek II*, no. 626.
- 88 Blok, D.P., 'De vestigingsgeschiedenis', 14.
- 89 Muller & Bouwman, *Oorkondenboek I*, no. 414; Cruysheer, 'Eeuwenoude mysteries', 145-146; Buitelaar, *De Stichtse ministerialiteit*, 202-204, noot 250 en 252; Blok, 'Enige aardrijkskundige namen', 60.
- 90 Ketner, *Oorkondenboek V*, no. 3011.
- 91 Muller & Bouwman, *Oorkondenboek I*, no. 120.
- 92 Buitelaar, *De Stichtse ministerialiteit*, 131.
- 93 Dekker, *Kromme Rijngebied*, 309; Blok, 'Iets over de geschiedenis'.
- 94 Huisman, 'De inscriptie(s)'. Mogelijk is hier een verband met de inscriptie van de naam Elburga te Nederhorst den Berg.
- 95 Van Hoorn, 'Oude wapens', 37-38; Ypey, 'Vroeg-middeleeuwse zwaarden', 383-385.
- 96 Van Zweden/Jansma/Steehouwer, 'Archeologische Inventarisatie'.
- 97 Muller & Bouwman, *Oorkondenboek I*, no. 135. Numan, 'Noord-Hollandse kerken', 147-148.
- 98 Geen oude naam overgeleverd, zie: Blok, 'De historische en geografische situatie', 12. Echter uit geomorfologisch oogpunt en op basis van archeologische vondsten is een nederzetting waarschijnlijk.
- 99 Cruysheer, 'Vondstmeldingen', 11.

- 100 Sierksma, 'Muiderberg', 151.
- 101 Diekamp, *Vitae s. Liudgeri*, 32, 64, 99, 174.
- 102 Bakker, 'Nederhorst den Berg', 94; Cruysheer, 'Frankisch zwaard', 11-12.
- 103 Blok, 'Het goederenregister', 91; Henderikx, *De Lower Delta*, 538.
- 104 Volgens Blok, 'Naamsveranderingen', 26, misschien bij de Horstdijk in de Lage Weide ten noordwesten van Utrecht te lokaliseren.
- 105 Hofman, 'Het graf van den H. Hungerus'.
- 106 Muller, 'De lijkst van Weerestein'.
- 107 Blok, 'Iets over de geschiedenis'; Blok, 'Geschiedenis van Nifterlake', 18-20; Dekker, *Kromme Rijngebied*, 369.
- 108 Van Zweden/Jansma/Steehouwer, 'Archeologische Inventarisatie', 9-10; Cruysheer, 'Eeuwenoude mysteries', 148-151; Blok, 'Geschiedenis van Nifterlake', 18-20; Buitelaar, 'De Stichtse ministerialiteit', 118-119.
- 109 Van Zweden/Jansma/Steehouwer, 'Archeologische Inventarisatie', 23. Deze vondsten zijn gezien, bevinden zich in het provinciaal archeologisch depot van NH en zijn afkomstig uit voormalig archeologisch archief van het Goois Museum (Museum Hilversum).
- 110 Smeedetechniek waarbij koolstofarm en koolstofrijk ijzer op getordeerde wijze wordt gesmeed om een zowel buigzaam als sterk – niet snel breekbaar – zwaard te maken. Met dank aan Johan Langelaar, ADC ArcheoProjecten.
- 111 Muller & Bouwman, *Oorkondenboek I*, no. 416.
- 112 Guiran, Weesp (1981 en 1983); Van Zweden, Jansma & Steehouwer, *Archeologische inventarisatie*, De Jager, 'PWN-transportleiding', 15-16.
- 113 Waarschijnlijk zijn deze overeenkomstig met de nummers 79a t/m d uit: Van Zweden/Jansma/Steehouwer, 'Archeologische Inventarisatie', 22.
- 114 Vervloet en Mulder, 1983; Woltering, 1983; Van Zweden/Jansma/Steehouwer, 'Archeologische Inventarisatie', 22.
- 115 Woltering 1983; Van Zweden/Jansma/Steehouwer, 'Archeologische Inventarisatie', 22.
- 116 Van Zinderen Bakker, 'De Historie van het Meer', 41.
- 117 Van Zinderen Bakker, 'De Historie van het Meer', 41.
- 118 Koopman & Cruysheer, 'Een Laat-Weichselien duin', 29-31.
- 119 Byvanck, *Excerpta Romana I*, 536; Muller & Bouwman, *Oorkondenboek I*, no. 35.
- 120 Muller & Bouwman, *Oorkondenboek I*, no. 40, 42, 43, 45, 48, 56, 59, 62, etc.
- 121 Waitz, *Vita Anskarii*, 45.
- 122 ABKU 1983, 132; ABKU 1985, 162-165; AKU 2000-2001, 121.
- 123 Acket, 'Het veen ten oosten van Utrecht', 9.
- 124 Aldewic, Oldwyck (Muller & Bouwman, *Oorkondenboek I*, no. 416, 450). Sint-Jans Oudwijk (Immink, 'De stadsvrijheid' 371 e.v.; De Bruijn 1994, 337-340.
- 125 Muller & Bouwman, *Oorkondenboek I*, no. 442.
- 126 Bakker & Hoekstra, *Het stenen geheugen*, 20 e.v.
- 127 AKU 1974-1975, 31-35; AKU 1978-1980, 26, 44-50; ABKU 1981, 31-40, 83-85; ABKU 1983, 133-134; ABKU 1984, 119-124; ABKU 1985, 176-180; ABKU 1985, 211-214; ABKU 1988, 132-134.
- 128 Van Rooijen, 'Utrecht in the early medieval period'.
- 129 Een goed overzicht van de bezwaren tegen de stelling van Van Rooijen geeft De Bruijn, 'Vicus Stathe'.
- 130 Holder-Egger, 'Vita Gregorii', 67.
- 131 Muller & Bouwman, *Oorkondenboek I*, no. 120.
- 132 Muller & Bouwman, *Oorkondenboek I*, no. 134.

- 133 Kötzschke, *Urbare Werden*, 74.
- 134 Byvanck, *Excerpta Romana* II, 176; Byvanck, *Excerpta Romana* I, 543, 580.
- 135 Muller & Bouwman, *Oorkondenboek* I, no. 35.
- 136 Muller & Bouwman, *Oorkondenboek* I, no. 49; no. 35.
- 137 Muller & Bouwman, *Oorkondenboek* I, 437.
- 138 Dekker, *Kromme Rijngebied*, 76.
- 139 AKU 1970-1979, 16.
- 140 AKU 1970-1979, 15.
- 141 Muller & Bouwman, *Oorkondenboek* I, no. 333.
- 142 Muller & Bouwman, *Oorkondenboek* I, no. 414.
- 143 Numan, 'Noord-Hollandse kerken', 208.
- 144 Muller & Bouwman, *Oorkondenboek* I, no. 333; Blok, 'De vestigingsgeschiedenis', 14.
- 145 Diekamp, *Vitae s. Liudgeri*, 9.
- 146 Kötzschke, *Urbare Werden*, 74.
- 147 Diekamp, *Vitae s. Liudgeri*, 9.
- 148 Muller & Bouwman, *Oorkondenboek* I, no. 49.
- 149 Oppermann, *Fontes Egmundenses*, 89-90.
- 150 Muller & Bouwman, *Oorkondenboek* I, no. 428.
- 151 Heeringa, *Oorkondenboek* II, no. 957.
- 152 Ketner, *Oorkondenboek* IV, no. 1923.
- 153 HUA, Archief van St Jan, nrs. 575-596.
- 154 We vinden *Sweryn* op een kopergravure uit 1599 van J. Hondius (HUA, top. atlas, nr. 11: *Florentissimi Traiectensis*); De oudste kaart waar Zwezereng op voorkomt dateert uit 1676 (*Nova Tabula Dioceseos Traiectinae*. HUA Zwesereng).
- 155 Pijnacker Hordijk, *Willelmi capellani*, 44-45.
- 156 Met dank aan Herre Wynia, gemeente Utrecht.
- 157 Henderikx, *The Lower Delta*, 519.

Inhoudsopgave

Ereleden en bestuur	2
Ledenlijst 2013	3
Jaaroverzicht	17
Het Amsterdam-Rijnkanaal. Een streep door het landschap – Hans van Bommel	21
Door het veen. Infrastructuur in noordwest Utrecht 1800-1930 – Dr Fred Vogelzang	74
David van Mollem op Zijdebalen – E. Munnig Schmidt	98
De Utrechtse Vecht. Levensader in de vroege middeleeuwen – Luit van der Tuuk en Anton Cruysheer	102