



Jaarboekje van het Oudheidkundig Genootschap "Niftarlake" 1972

<https://hdl.handle.net/1874/9587>

JAARBOEKJE
VAN HET
OUDHEIDKUNDIG GENOOTSCHAP
„NIFTARLAKE”
1972



GRAFISCH BEDRIJF SCHOTANUS & JENS, UTRECHT
UTRECHT

Ere-lid:

G. J. Weyland, Veere

Bestuur:

Dagelijks Bestuur:

Mr Dr N. J. C. M. Kappeyne van de Copello, Loenen aan de Vecht,
Voorzitter.

Jhr P. H. A. Martini Buys, Avenue Concordia 68, Rotterdam-3016,
Secretaris.

J. H. van Walbeek, Baambrugge, wnd. penningmeester.

Mevr. J. G. Siewertsz v. Reesema-Schmidt, Maarssen, Bibliothecares.

Leden:

G. J. Weyland, Veere.

F. D. Sprenger, Vreeland.

Dr D. P. Blok, Nederhorst den Berg.

Mr J. H. van den Hoek Ostende, Amsterdam.

Jhr Mr L. A. Quarles van Ufford, Breukelen.

Redactie Jaarboekje:

Mr Dr N. J. C. M. Kappeyne van de Coppello.

Jhr. P. H. A. Martini Buys.

Mr J. H. van den Hoek Ostende.

LEDEN

Abcoude:

Bianchi, Mr R.
Boer, T. H. de
Breejen, A. den
D. G. Carasso
Carmiggelt, Mej. J. W.

Gemeente Abcoude

Graaf-Vossensteyn, Mevr.
W. D. de
Knoppers, Drs H. C.
Luca, W. F.
J. K. Luttkhuis
Mey, W. van ter
Portengen-Hoefman, Mevr. E.
Rijckevorsel, Jhr. Th. A. G.
M. van
Schoenmaker, H.
Trep-Hofman, Mevr. M. E.
Vis- Völker, Mevr. C. A. L. M.
Vries, B. H. de
Vries- Kok, Mevr. L. de
Wagenaar, Drs H.
Welsen, H. J. van

Alkmaar:

Red. Cie. Alkmaars Jaarboekje
Belonje, Dr. J.

Amersfoort:

„Fléhite” Oudh. Vereen.
Rijksdienst voor het Oudheid-
kundig Bodemonderzoek

Amstelveen:

Achterbergh, J. W. N. van
Hofman, J. J. W.

Amsterdam:

Bond „Heemschut”

Duyvensz, Fr.
Gemeentearchief
Ginkel-van Schallenberg
Mevr. A. H. L. van
Heuven, H. van
Koninklijke Academie van
Wetenschappen
Koninklijk Oudheidkundig
Genootschap
Koster-Boester, Mevr. J. C. I. M.
Leuven, K. F. van
Niekerk, W.
Hoek Ostende, Mr J. H. van
den
Pannevis, Mr C.
Reesink, W. A. C.
Renes, H.
Universiteitsbibliotheek
van Amsterdam
Weede, Jhr S. G. van
Wittert van Hoogland, Jhr. O.
A. E. E. L.
Wijk, Mevr. A. C. van
Zwaan, J.

Ankeveen:

Fennis-Wiegman, Mevr. M.
Harinxma thoe Slooten, B. A.
Ph. Baron var

Baambrugge:

Anger, H. F.
Bijmoer, G. J.
Herkeel, Mr. F. A. M. ten
Kemp, Dr. A.
Koekebakker, Prof. Dr. J.
Lee, Mej. E. van der
Versloot, P. C.
Vor der Hake, G.
Vriesema, P. J.
Walbeek, J. H. van

Baarn:

Dedel, Jhr Mr C.

Barendrecht:

Hofwegen, G. van

Barneveld:

Snijder, M.

*Bennebroek:*Heer, G. M. de
Warnaars, H. B. E.*De Bilt:*

Wit, H. C. de

Bilthoven:

Twijnstra, Ir U.

*Breukelen:*Akkerman, T. C.
Backer- Loeb van Zuilenburg,
Mevr. E. Y. E. G.
Beek- Jansen, Mevr. Mr A. C.
ter
Bijleveld, Th. Th. M. H.
Cerfontein, A. C.
Colenbrander, H. Th.
Coppoolse, K.
Cozijnsen, C. H.
Fruithof, C. W.
Gerwig, D. W.
Grift, A. van der
Haars, Mej. Mr E. A.
Kleef, G. C. van
Mertens, Ir H. F. b.i.
Molenkamp, J.
Postma, Dr E. B. J.
Quarles van Ufford, Jhr
Mr L. A.
Sanders, P. F. X.
Smits, P. B. A.Vulpen, W. van
Zweers, W.*Breukelerveen:*(post Tienhoven):
Graaf Wzn, E. de*Bussum:*Ahrend- van Gemund,
Mevr. M. W.
Berg, H. van den
Nordemann, J. G.
Tekenburg, G.*Cothen:*Lynden van Sandenburg, Mr
C. Th. E. graaf van*Doorn:*Stoop- Koekoek, Mevr. G.
van der
Clifford Kock van Breugel,
Erven Jhr Mr Dr J. R.
Doude van Troostwijk, Ir. H. J.*Eindhoven:*

Bruza, Ir. I. V.

Ede:

Jantzen, F. B. F. Gzn

Epe:

Lindenhout, H. J. van 't

Gouda:

Oudh. Kring „Die Goude”

*'s-Gravenhage:*Bak, J. P.
Hess, Jr P.
Klaveren, H. W. van

Koninklijke Bibliotheek
Middelberg, Mr G. A. A.
Rijksbureau voor Kunsthistorische Documentatie
Sleesen, Ir J. van der
Velsen- Metzelaar, Mevr.
W. L. van
Verschuur, B. L.
Woestenburg J. C.

Hilversum:

Huisken, C.
Renou, F.
Ronde, J. de
Scheltema, H. D.
Smorenburg, J. M.
Steyling, Dr W. J.

Hollandse Rading:

Kuhlwillm, H. J.

Huizen (N.-H.):

Dudok van Heel, J. F.
Ruiter, J. A.

Kockengen:

Gemeente Kockengen
Kerste, J.

Kortenboef:

Daams, J.
Spaan, D. N.
Voorn, K.

Langbroek:

Schotanus, F. B.

Laren (N.-H.):

Boetzelaer, R. W. C. Baron van

Leersum:

Rijksinstituut voor Natuurbeheer

Leiden:

Antiquariaat en Boekhandel
Burgersdijk en Niermans
Mij. der Nederlandse Letterkunde

Loenen aan de Vecht:

Bastert, J. N.
Teding van Berkhout, Jhr Mr J.
P. E.
Blok, Jr J. W.
Dolman, H.
Geus, L. J. de
Huisinga, L. J.
Kappeyne van de Coppello,
Mr Dr N. J. C. M.
Kappeyne van de Coppello-
van Panhuys, Mevr. Th. E.
C. M.
Kempen- van Setten, Mevr. M.
van
Keyzer, Mej. C. H. M.
Nie, C. W. van
Oloff, C.
Schayck, W. A. van
Seyffert, J. P.
Sondaar, L. H.
Sondaar- Keyzer, Mevr. C. F.
Stolp, Mej. A. G.
Wedden, H. J. M. van der

Loenersloot:

Nagell- Martini Buys, M. F. M.
Barones van
Veenstra, Drs. J. H. B.
Verschoor, J.

Loosdrecht:

Aalberts, H.
Boeschoten, J. G.
Doude vanTroostwijk, Mr
J. H. M. A.
Freese, J. P.

Haselen, Mej. E. van
 Haselen, Mr. J. van
 Simons, Mr C. H. F.
 Trouw, J. M. L.

Maarssen:

Agterberg, J.
 Alleman, J. G.
 Berg, B. O. van den
 Besier- van Geelen, Mevr. C. J.
 Biegelaar, J. B. P.
 Cosijn, Dr J.
 Dekker, D.
 Dollekamp, H. J.
 Droogenbroek, H. J. van
 Gemeente Maarssen
 Gieling, J.
 Hinfelaar, L. C.
 Huitzing, E. R.
 Kerkvoort, P. van
 Klap, C. P.
 Komdeur, S.
 Schuckink Kool, Mej. A. W
 Kraayenhagen, J.
 Kroon, G.
 Messer, Drs. A. P.
 Mol, B. C. J. de
 Plomp, R.
 Pos, R.
 Remijnse, M.
 Rodriguez, M.
 Royen, N. van
 Rijsterborgh, C. J.
 Schaik, Mr Dr Th. E. E. van
 Schenk, Mr W. L.
 Schipper, A. P.
 Schokking- Kany, Mevr. R. J.
 Schwartz, G. D.
 Servaas, J. N.
 Seumeren, M. F. M. van
 Siewertsz van Reesema-Schmidt,
 Mevr. J. G.
 Verkuil, G.
 Visser, Y.
 Vlugt, J. van der

Vorneveld, G.
 Voorsteeg, Ds. J.
 Wal, D. van der
 Waller, J. D.
 Westenburg- de Groot, Mevr. P
 Westermann, B. W.
 Zuurdeeg, Ds. J.
 Zwaardemaker, R. C.
 Zwaardemaker-Job,
 Mevr. G. A. I.

Maastricht:

Limburgs Geschied- en Oud-
 heidkundig Genootschap

De Meern:

Bogaard, P. H.
 Bruijn, Jac. de

Muiderberg:

Schellart, A. I. J. M.

Mijdrecht:

Walbeek, G. H. van

Naarden:

Gortel, Dr J. H. van
 Oudenniel, C. G. van
 Poolman, H.

Nederhorst den Berg:

Blok, Dr D. P.
 Huisstede, C. van
 Ver. voor Vreemdelingen-
 verkeer

Nieuwersluis:

Doedens, J. B.
 Lutge, Prof. J. M.
 Doude van Troostwijk, D. W.
 Doude van Troostwijk, L. W.
 Schmal Jr, J. P.

Nigtevecht:

Amesz, P. J.
Wees, G. A. van

Oosterbeek:

Beusekom, Mr E. van

Overveen:

Vries- van der Lee, Mevr. A. de

Rotterdam:

Bibliotheek en Leeszaal der
Gem. Rotterdam
Vereniging Boerenwagenclub
Canter Cremers, Mr J. J.
Martini Buys, Jhr P. H. A.

Rozendaal (Gld.):

Nitschmann, E. A.

Rijnsaterswoude:

Breen, H. L.

Soest:

Bentinck, Mr S.P. Baron

Tienhoven (U.):

Hogenhout, A.

Utrecht:

Buisman, P. W.
Danklof, H. A.
Mezger, J.
„Oud-Utrecht”, Ver.
Provinciale Bibliotheek
Reisbureau „Ebato”
R.K. Openbare Leeszaal en
Bibliotheek
Rijksarchief in de Prov Utrecht
Soeten, H. J. de
Universiteitsbibliotheek
Vor der Hake, J.

Veere:

Weyland, G. J.

Venray:

Wijnen, Mej .B.

Vinkeveen:

Vries, J. de

Vleuten:

Uittenbogaard, W.

Voorburg:

Fries, Mr F. H.

Voorschoten:

Koopman, G.

Vreeland:

Aalderink, H. J.
Leeuwen Boomkamp, D. C.
van
Brandes, Ir M. C.
Erdmann-Kensen, Mevr. I.
Hartung, O. E. K.
Oosterbroek, B. H. A.
Sprenger, F. D.
Tas, Mr L. C. van der

Waardenburg:

Goelst Meyer, A. F. van

Wageningen:

Kniphorst's Boekhandel

Wassenaar:

Wieder Jr., F. C.

Weesp:

Brood, H.
Lindeboom, G.
Stork, A.

Westbroek:

Berg, M. van den

Woerden:

Wesseling, G. J.

Wijk bij Duurstede:

Dijkman-Schoenmaker

Mevr. G. J. E.

Luykx-Buysrogge, Mevr. A.

IJsselstein:

Cool, A. G.

Zaandam:

Vis-Honig, Mevr. A. M. C

Zaandijk:

Verkuil, M.

*Zeist:*Adels-Vermeulen, Mevr. de
Wed. Dr M.Rijksdienst voor de
Monumentenzorg

Jaarverslag 1971

Op zaterdag 26 juni 1971 had in "Studio Idee" te Loenen de algemene ledenvergadering plaats, welke volgens de presentielijst door 23 leden en belangstellenden werd bezocht.

De voorzitter opende de vergadering met een woord van welkom en herdacht de overleden leden, zijnde: de heren J. Baas, Pastoor J. van der Burg, Mr. P. W. van Doorne, F. J. de Freytag, B. van Kralingen, Mevrouw W. A. M. van der Lip-Kibbeling, Prof. Dr. J. G. Remijnse, de heer L. Terbijhe en Mevrouw A. Tholen-Schmidt.

De notulen van de vorige vergadering werden na voorlezing onveranderd goedgekeurd, waarna de secretaris ook het jaarverslag voorlas.

De penningmeester deed vervolgens mededeling van de financiële resultaten over het jaar 1970. Het kassaldo per 1 januari 1971 bleek f 2.593,18 te zijn. Namens de kascommissie verklaarde de heer De Boer, dat de kasbescheiden werden nagezien en in orde bevonden, zodat de penningmeester kon worden gedechargeerd voor het door hem over 1970 gevoerde beheer. In de kascommissie voor het jaar 1971 werden benoemd de heren Van Walbeek en Van Wees met als plaatsvervangend lid de heer De Boer. Met een verhoging van de jaarlijkse bijdrage - reeds bepleit door de penningmeester en de kascommissie - was iedereen het eens; alleen de mate van verhoging leidde tot een discussie, waaruit als eindbeslissing naar voren kwam, dat de bedrage over 1972 tenminste f 10,— zou bedragen.

Bij de behandeling van de aanstaande excursie werd het voorstel aanvaard om naar de vestingstad Naarden te gaan. De bijdragen aan de Vechtcommissie en De Utrechtse Molens werden vastgesteld op f 25,— aan elk van deze stichtingen.

Bij de rondvraag deelde mevrouw Treep uit Abcoude mede, dat zij enige donkere ooievaarsbekken had meegebracht om deze de leden

aan te bieden, ten einde aldus het voorkomen hiervan in de Vechtstreek te bevorderen. De heer Aalderink verklaarde, dat er nog veel meer planten een grotere belangstelling verdienen. Hij vroeg om een bekendmaking van de namen van al die planten, die in de Vechtstreek een rol hebben gespeeld en die nu nauwelijks meer bekend zijn. Volgens de voorzitter zou dit een prachtig werkterrein voor de V.V.V. De Vechtstreek zijn. Mevrouw Treep wees in dit verband nog op het Hugo de Vriespark te Abcoude, waarvan men met historische planten en bloemen een mooi heempark zou kunnen maken. De heer Quarles van Ufford verwees voor nadere inlichtingen naar het Bio-historisch Instituut, dat gevestigd is naast de Hortus Botanicus te Utrecht, waar zich een werkgroep bezig houdt met planten, die in de Gouden Eeuw in de Vechtstreek groeiden en nu heel zeldzaam zijn geworden.

De aandacht werd gevestigd op de in staat van verval verkerende koepels, en wel die in Vreeland tegenover Brugzicht alsmede de koepel bij de Boerenleenbank te Abcoude. Ook het museum te Kockengen kwam weer ter sprake. Het kan niet van de grond komen omdat de middelen voor een behoorlijke ruimte ontbreken. De overheid wil geen geldelijke steun verstrekken, omdat in het algemeen voor oudheidkamers moeilijk een geschikt en deskundig beheer is te vinden.

Nadat bij de rondvraag de dertiende penning en de bibliotheek van het genootschap in bespreking waren geweest bedankte de voorzitter de aanwezigen voor hun komst en sloot de vergadering.

Na het voorgaande beknopte verslag van de jaarvergadering valt over de lotgevallen van het genootschap in 1971 weinig bijzonders te vermelden. Op zaterdag 7 augustus vond de jaarlijkse excursie naar Naarden plaats, waarbij de hulp van Mevrouw Scheltema en de heer Poolman dankbaar werd aanvaard. Door 35 leden en belangstellenden werd er aan deelgenomen.

Met de gebruikelijke opgave van het aantal leden besluiten wij dit verslag. Aan het einde van het verslagjaar bedroeg dit 281.

Martini Buys

STAAT VAN ONTVANGSTEN EN UITGAVEN
BOEKJAAR 1971

<i>Ontvangsten:</i>	<i>Uitgaven:</i>
Saldo 1970:	Jaarboekje 1970 f 2.137,50
Kas f 918,18	Onkosten „ 406,34
Effecten „ 1.675,—	Bijdragen aan de Cie voor de Vecht en de Stichting De Utrechtse Molens.. „ 50,—
Bijdragen f 2.593,18	Bibliotheek „ 14,75
Verkochte jaarboekjes „ 1.844,50	Saldo 1971:
Rente „ 203,—	Kas f 1.517,56
	Effecten „ 1.000,—
	„ 2.517,56
	<u>f 5.126,15</u>
	<u><u>f 5.126,15</u></u>

G. J. Weyland, penningmeester

Excursieverslag 1972

Hoewel het niet voor de hand ligt, dat ons genootschap zijn jaarlijkse excursies ver buiten zijn werkgebied gaat maken, was er ditmaal een bijzondere reden, die daartoe aanleiding heeft gegeven en wel deze, dat het ons de gelegenheid bood onze oud-penningmeester als ere-lid in zijn nieuwe woonplaats te begroeten.

Ook het bezichtigen van Veere was de verre tocht waard. Kon in 1960 het stadje Veere nog afgeschilderd worden als een "thans stil vissersplaatsje", dan moet het nu zijn opgevallen, hoe sterk de bestaansmiddelen zich hebben gewijzigd van vissersplaats tot watersportgebied. Merkwaaardig is, dat het juist de stormvloed van 1 februari 1953 en de daarop gevolgde aanleg van de Deltawerken zijn geweest, die deze verandering hebben veroorzaakt. Met toewijding hebben de inwoners de omvangrijke verwoestingen van de stormramp weten te herstellen, waarbij veel aandacht is besteed aan de nog bestaande monumenten. Zelfs de typische tuinmuren werden niet vergeten. Had Veere niet zijn aandeel in de opkomende watersport gekregen, dan zou het waarschijnlijk als onderdeel van de gemeente Vrouwenpolder welhaast zijn naam op de kaart hebben verloren. Het was dan ook met een zekere nieuwsgierigheid, dat op 14 augustus de deelnemers in Utrecht in de autobus stapten om met een snelle rit langs Rotterdam en over Noord-Beveland ons doel te bereiken. Van over het Veerse meer ontdekt men al spoedig het fraaie silhouet van Veere, alwaar wij na een korte wandeling de gevel van het raadhuis in haar volle schoonheid konden bewonderen. De bouw van dit juweel van late Vlaamse gothiek kwam in de jaren 1474-1477 tot stand. Het was de uiterlijke bekroning van een bloeitijdperk van haringvaart en Schotse wolhandel, dat in de veertiende eeuw na de verlening van vrijdom van alle grafelijke tollens (1349) een aanvang had genomen. Als ontwerper wordt meester Evert Spoorwater beschouwd, aan wie bij zijn opdracht een meer eenvoudig gebouw als het Middelburgse raadhuis voor de geest heeft gestaan. Tegen het einde van de zestiende eeuw kreeg de toren aan de

achterzijde zijn tegenwoordige sierlijke vorm en werd hij van een klokkenspel voorzien. De zeven heren en vrouwen, die de voorgevel sieren zijn te beschouwen als een hulde aan de familie Van Borselen, die van 1382 - 1518 als kleine landsheren de welvaart van de stad - mede ten eigen bate - hebben bevorderd. Door het huwelijk van Anna van Borselen in 1485 met Philips, zoon van Antonie de Bastard (zoon van Philips de Goede) kwamen Veere en Vlissingen na Anna's dood aan haar zoon Adolf en vervolgens aan diens zoon Maximiliaan van Bourgondië. Onder het bewind van deze laatste werd in 1555 de heerlijkheid door Karel V tot markiezaat verheven.

Door het kinderloos overlijden van Maximiliaan in 1558 verviel het markiezaat aan de leenheer. Na de afzwering van Philips II in 1581 werd het markiezaat door de Staten aangeboden aan de prins van Oranje, in wiens familie het tot het einde der Republiek is gebleven.

Op het raadhuis werden wij in de ruime raadzaal door burgemeester De Kam verwelkomd. Onder het genot van een kopje koffie hield hij zijn inleiding over de stad, waarbij hij ons de fraaie zilveren beker toonde, die in 1551 door Maximiliaan van Bourgondië aan Veere werd geschonken. De op deze beker aangebrachte voorstellingen geven de krijgsdaden weer, die door Maximiliaan van Egmond in dienst van de keizer in Duitsland werden verricht. Beneden werd de vierschaar zorgvuldig bekeken. Tot het einde van de Republiek had er de baljuw van Veere namens de markies zijn vaste zetel. Verschillende voorwerpen uit de verzameling van de stad beklemtonen de hoogheid van het plaatselijk overheidsgezag.

Met een voldaan gevoel verlieten wij het raadhuis en gingen wandelend over de markt in de richting van de Onze Lieve Vrouwe-kerk, waarvan de kolossale massa al op grote afstand opvalt. Na de verheffing tot collegiale kerk in 1472 kwam er behoefte aan een grote laatgotische kruisbasiliek. Tot ver in de zestiende eeuw werd daaraan, eerst door Anthonis Keldermans en later door Rombout Keldermans gewerkt. De naam Keldermans staat er borg voor, dat nevens de kerk een weelderige en hoge toren in Brabantse trant het doel is geweest. Helaas werd de stomp van de onvoltooide toren, evenals in Zierikzee, het bewijs van de onmacht van de kleine steden om te kunnen wedijveren met de veel rijkere Vlaamse en Brabantse steden.

Van de kerk zelf kan men zeggen dat alleen afbraak haar is bespaard gebleven. Brand, storm, bombardement en verbouwing tot hospitaal hebben haar van alle luister beroofd en we hadden moeite niet aan het herstel van dit rijksmonument wanhopen. Het was spijtig dat we na de sombere aanblik van de grote kerkruimte niet de gelegenheid hadden de lage aangebouwde hallenkerk te bezoeken, die in de zestiende eeuw de plaats van het afgebroken koor heeft ingenomen en wel nu voor de eredienst geheel hersteld is.

Bij het verlaten van de kerk valt het oog op de grote achtkantige waterput, waarvan de overdekking door slanke Toscaanse zuiltjes wordt gedragen. De totstandkoming van deze put in 1551 was te danken aan de aanwezigheid van de Schotse wolhandelaren. Een goede watervoorziening was voor de stad een middel om de "Merchants of the staple" gunstig te stemmen; het behouden van de Schotse wolstapel was geen gemakkelijke taak, want er waren steeds andere steden, die er begerig het oog op gericht hielden. Na de derde Engelse oorlog (1672-1674) verliep de wolhandel geleidelijk. Men kan de achteruitgang van de stad opvallend waarnemen aan de vermindering van het aantal huizen. Van de zestiende tot de twintigste eeuw liep het aantal huizen tot op bijna een derde terug. Voornamelijk met "buitenlandse" hulp is niet alleen het getij veranderd, maar ook ten goede gekeerd. Van uit het restaurant "D'Ouwe Werf" was de nieuwe bedrijvigheid in de haven goed op te merken. Versterkt door de koffiemaaltijd begaven we ons naar de andere zijde van de haven voor de bezichtiging van het museum "De Schotse Huizen". In 1950 is het museum opnieuw opengesteld en onder beheer van de stichting De Schotse Huizen gekomen. Het linker huis, genaamd "Het Lammetje", uit 1539 is een bijzonder fraai voorbeeld van laatgotische woonhuisbouw. Zoals bij de meeste plaatselijke musea maakt de inhoud een eenigszins onsamenhangende indruk. Onze waardering ging in het bijzonder uit naar de mooie grote zaal, waar nu de oude stadhuisbeelden staan opgesteld, die aangetast als zij zijn door de tand des tijds wel gedwongen waren hun verheven standplaats te verwisselen voor een beschutte plaats in het museum. Daarenvens valt de aandacht op de belangwekkende verzameling voorwerpen betreffende de visserij en de binnenvaart in de Zeeuwse wateren, alsmede de klederdrachten; alles tezamen onderwerpen uit een afgesloten tijdperk.

Met het museumbezoek was het laatste punt van ons programma volbracht. De ruim gemeten tijd stelde ons in staat om nog een wandeling langs de haven en de Campveerse toren te maken. Tenslotte kon na een hartelijk afscheid een ieder zijns weegs gaan.

Martini Buys

Waarom een Historische kring Maarssen

"Waarheen leidt de weg die wij nu gaan?" Deze vraag werd gesteld op de in de zomer van 1971 gehouden tentoonstelling van de werkgroep Ruimtelijke ordening.

"Wat is het gevolg, als we de planologen hun gang laten gaan?"

"Blijft Maarssen dan nog leefbaar?"

"Moet het zo door blijven gaan, kan het niet anders?"

Behalve de verschillende blikken in de toekomst, was het op deze tentoonstelling ook plaats ingeruimd voor Maarssens verleden. Het was juist deze historische stand die veel belangstelling trok en waar diverse malen de vraag gesteld werd, wat er in Maarssen nu eigenlijk gedaan werd aan het behoud van historische plekjes. Ongeveer een jaar later werden dezelfde vragen aan de orde gesteld op de vergadering van Niftarlake. Gewezen werd op de ingrijpende uitbreidingsplannen, het verdwijnen van huizen die kort daarvoor nog op de Monumentenlijst stonden en andere panden van historische en culturele waarde, b.v.: "Leeuwenhof" aan de Klokjeslaan, de boerderij "Landvoort" aan de Bolensteinsstraat, de aan te leggen weg door het park van "Vechtensteyn".

Enkele maanden later kwamen een tiental verontruste Maarssenaren bijeen om zich nader over deze vragen te beraden. Deze bespreking resulteerde in de vorming van een Historische kring.

De volgende stap was een bespreking met B. en W. waar volledige medewerking toegezegd werd. Daarna volgde een aftasting van de belangstelling door middel van perspublicaties en het beleggen van een dia-avond in de Raadzaal, waarop behalve het gemeentebestuur, ook uitgenodigd werden, de leden van Niftarlake en Oud-Utrecht. Helaas kon van enkelen geen adres achterhaald worden.

Uit de opkomst en de diverse telefonische reacties bleek dat er een grote behoefte bestond aan informatie en dat velen zich zorgen

maakten over de snelle ontwikkeling van Maarssen van dorp naar stad (plan Maarssebroek) met alle gevolgen van dien.

Wat wil de Historische kring nu precies?

Ieder die belangstelling heeft voor de historie en de historische monumenten van de gemeente, die behalve Maarssen ook Oud-Zuilen, Maarsseveen en Tienhoven omvat, op te roepen mee te doen aan het streven, nog te redden wat te redden is. Maar bovenal voorlichting verstrekken aan burgers en overheid. Publiceren en daardoor belangstelling wekken. De Oudheidkamer dichterbij de bevolking brengen en trachten er meer van te maken, dan alleen een stuk zolder van het gemeentehuis, alleen al door zijn ligging moeilijk te bereiken. Dit alles natuurlijk in volledige samenwerking met de bestaande instanties.

De kring wil geenszins het werk van anderen uit handen nemen. Maarssens historisch bezit is echter een bezit van ons allen en gaat daardoor alle Maarssenaren aan. De tijd is gekomen dat we gezamenlijk moeten trachten, dat wat er nog is te behouden.

Maar om te kunnen komen tot voorlichting, is het nodig dat de bronnen bestudeerd worden. Vandaar de vorming van enkele werken- en studiegroepen.

In de toekomst is gedacht aan:

- a. een Archeologische werkgroep;
- b. een studiegroep archief- en bronnenonderzoek;
- c. een werkgroep Oudheidkamer, die vooral zal trachten voorwerpen op te sporen die voor behoud in aanmerking komen, die contacten legt met bezitters van waardevolle voorwerpen, zodat deze aan de Oudheidkamer in bruikleen gegeven kunnen worden.
- d. Werkgroep registratie en bundeling activiteiten, zodat voorkomen wordt dat verschillende instanties met dezelfde werkzaamheden bezig zijn. Ook zal deze groep zich bezig gaan houden met

het vastleggen van alle historische gegevens uit archieven en publikaties, maar ook die van prenten en dia's.

Verder wil de kring door middel van de uitgifte van een periodiek en het regelmatig houden van openbare avonden met lezingen en dia's trachten de gevonden resultaten in bredere kring bekend te maken. Aan meerdere activiteiten wordt gedacht, o.a. het houden van excursies in eigen gemeente.

De kring is zich bewust dat zij haar activiteiten gaat ontplooiën binnen het terrein van Niftarlake. Zij wil echter geenszins in de plaats van Niftarlake treden, doch zich uitsluitend beperken tot de gemeente Maarssen. Om tot bepaalde activiteiten te kunnen komen, was het nodig een eigen verenigingsvorm te kiezen. Zij wil daarmee een aanvulling zijn op dat wat Niftarlake in breder verband doet en hoopt daarmee een stimulans te zijn, zodat mogelijk andere gemeenten haar voorbeeld zullen volgen. De noodzaak zo als deze in Maarssen gevoeld werd kan ook in andere plaatsen aanwezig zijn.

Misschien dat Niftarlake de overkoepeling zou kunnen worden van vele plaatselijke activiteiten op dit gebied in de Vechtstreek. De Historische kring Maarssen hoopt dan ook dat zij alle gemeenteleden wien het historisch belang van Maarssen ter harte gaat, tot haar leden zal mogen gaan rekenen.

Maarssen, 3-2-1973
R. Pos

De trekvaarten en zandpaden tussen de steden Amsterdam, Weesp, Muiden en Naarden.

Amsterdamse activiteiten

Naarmate de stromen gelds, verkregen uit de handel, in opwaartse lijn Amsterdam bleven binnenvloeien, werd het voor de kapitaalcrachtigen zaak om te zien naar andere beleggingsobjecten.

Het winnen van nieuw land was vooral in die dagen een attractief en veelal een lucratief bedrijf geworden. Geen wonder, dat veel Amsterdamse kooplieden er niet voor schroomden om duizenden guldens in dergelijke zaken te steken in de hoop er idem zoveel duizenden aan winst weer uit te kunnen halen. Grond als belegging is trouwens door de eeuwen heen een gewild object gebleven. Het kon dan ook niet uitblijven, dat men te Amsterdam reeds spoedig het oog liet vallen op de nabijgelegen Diemer- en Watergraafsmeer. Plannen werden gemaakt en op 14 mei 1624 verkregen de burgemeesteren van Amsterdam octrooi om de Diemer- en Watergraafsmeer te bedijken. Met Hollandse voortvarendheid uit die dagen werden de werkzaamheden aangepakt. Het gevolg hiervan was, dat de drooggekomen kavels reeds tussen 1629 en 1631 aan de man konden worden gebracht.

Kort daarop besloten de Amsterdamse bestuurders octrooi te vragen voor de aanleg van een wandelweg beoosten de Amstel. Op 21 juli 1631 verleenden de Staten van Holland en Westvriesland octrooi voor deze weg, die liep van de stad naar de Diemerveen. Door de loop der gebeurtenissen was men te Amsterdam tot het inzicht gekomen, dat er dringend behoefte bestond aan betere toegangswegen. Zo werd met de stad Weesp een overeenkomst gesloten om te komen tot een verkorte weg tussen Amsterdam, Weesp en 's-Graveland, dat toen juist in ontginning werd gebracht.

Ondanks verzet van Naarden en de erfgooiers verleenden de Staten hiertoe octrooi op 13 oktober 1637. Met de dijkgraaf en heemraden van de Bijlmermeer werd een overeenkomst aangegaan betreffende het gebruik van de ringdijk behorende tot de Bijlmermeer ¹⁾.

Vooroverleg en beweegredenen

Inmiddels was er al spoedig daarna overleg tussen de steden Amsterdam, Muiden en Naarden tot stand gekomen. Door Amsterdam werd toen voorgesteld dat de drie steden ieder $\frac{1}{3}$ van de kosten zouden bijdragen, indien men er toe zou overgaan tot het graven van een trekvaart en het aanleggen van een trekpad en wagenweg tussen deze drie steden.

Ter dekking van deze kosten en het onderhoud van de aan te leggen water- en wegwerken zou dan ieder in het genot komen van een derde van de baten voortvloeiende uit de heffingen van weg- en watertollen.

Ondanks de financiële consequenties namen de raden en vroedschappen van de steden Naarden en Muiden op 10 maart 1640 een resolutie aan tot het graven van een "bequame" vaart en het maken van een trekpad en wagenweg tussen de steden Amsterdam, Muiden en Naarden. Dat Naarden en Muiden hiertoe tenslotte bereid waren, was gelegen in het feit, dat vooral Naarden de concurrentie van de verbinding 's-Graveland-Weesp-Amsterdam vreesde. Ook het telkens weer dichtslibben van de zeehaven zal ongetwijfeld een punt in de besluitvorming zijn geweest. Te Muiden had men meer het oog op de overslaggelden, die uit de nieuwe beurtvaart zouden voortvloeien.

De Amsterdamse inzichten waren echter niet alleen van economische aard. Zeer sterk had men het oog gericht op zaken van defensief krijgskundige aard. Betere toegangs- en uitvalswegen betekenden immers snellere troepenverplaatsingen. De Spaanse inval van 1629 onder Montecuculli lag de heren nog zwaar op de maag en vers in het geheugen. Laatstgenoemd belang werd trouwens uitdrukkelijk gesteld door de Staten van Holland in het octrooi van 25 oktober 1640.

Vaart en weg

Vaart, trekpad en wagenweg werden als volgt geprojecteerd: van Amsterdam langs de Eemster, passerende de ringsloot van de Diemerveen tot aan het Diemerbrugje en vandaar in bijna rechte lijn over Muiden naar Naarden. Voordien was Amsterdam vanuit Mui-

den slechts bereikbaar door de Zeedijk te volgen. Een nog omslachtiger route was over Weesp waarbij men de Vechtdijk diende aan te houden. Vooral in de winter waren wegen als deze bijkans onbegaanbaar.

Naarden kon men vanuit Muiden bereiken door de weg door de Noordpolder tot Muiderberg te volgen en vandaar langs de Zeedijk tot Naarden. Een andere weinig gebruikte route was de Vechtdijk tot Uitermeer en vandaar over de Keverdijk naar Naarden.

Het scheepvaartverkeer Naarden-Muiden-Amsterdam ging over de Zuiderzee of over het Naardermeer via Uitermeer de Vecht op. Om deze omslachtige route enigszins te bekorten had Muiden in 1589 een weg aangelegd naar de Bergeroog ²⁾). Doordat de vaart langs deze weg werd geprojecteerd, werd dit weggedeelte begrijpelijkerwijze dan ook door de drie steden aangekocht.

Benoeming onpartijdige commissarissen

De octrooien van 25 oktober 1640 en 30 april 1641 gaven aan de burgemeesteren en regeerders van de steden Amsterdam, Muiden en Naarden de machtiging de gronden, die voor het project nodig waren, aan te kopen. Uitdrukkelijk werd hierbij bepaald, dat de eigenaars dier gronden een behoorlijke schadeloosstelling dienden te ontvangen.

De authentieke tekst van dit stuk over deze punten luidt als volgt:
 "eenigsints noodig of dienstig sullen bevonden werden te wesen, "
 "te mogen vergraven ende verleggen, mits aande Eygenaers ende "
 "geintresseerde doende behoorlijk contement ter Estimatie van "
 "soodanige **onpartijdige** commissarissen, als **bij ons**, dwz. de "
 "Staten van Holland, diensthalven sullen worden gecommitteert "
 "dewelke alle geintresseerde, des noods zijnde, sullen hooren "
 "enz. enz."

Daar waar grondaankopen, het vaststellen van heffingen van wegen watertollen aan de orde kwamen, spraken de stukken steeds van "onpartijdige" en "onse" commissarissen, die "bij ons gecommitteert sijn". Bij aangelegenheden als deze, die licht tot moeilijkheden en meningsverschillen aanleiding zouden kunnen geven, waren het niet de steden maar de Staten van Holland, die beslissingsbevoegd waren.

meester van " 't Naarderzandpad" *f* 50.000,— zijn verstrekt tot betaling "den onkosten op 't Zandpad vallende".

In het resolutieboek C III 8 van de gemeente Naarden lezen wij op 7 maart 1641:

"Den E. Vroetschappen hebbende gedelibreert op 't lichten " "
 "vande penningen tot employ van 't maken vande nieuwe te " "
 "graeven vaert ende treckpat, heeft eenpaerich goet gevonden " "
 "en verstaen dat de Heeren Burgemeesteren dien aengaende " "
 "mette regenten vande respectieve arme huysen deser stede " "
 "sullen spreecken omme metterselve belangende den intrest " "
 "vande te lighen penningen te accordeeren doch alles met " "
 "approbatie vanden vroetschappen. "

Wat de rente zal bedragen vermeldt dit zelfde resolutieboek op 9 april eveneens: "drie gulden seven stuyvers te honderd". Hoeveel Naarden en Muiden bij hun respectievelijke Burgerweeshuizen hebben geleend kon ik tot dusver niet gewaar worden. Vast staat echter dat zowel Naarden als Muiden - welke laatste stad op 28 augustus 1640 zijn burgemeester machtigde obligaties en landerijen van de armen te verkopen - de gelden hebben onttrokken aan de armen- en wezenfondsen. Tot een aflossing van deze schulden is het nooit gekomen. Naarden bleek zelfs niet in staat om geheel aan de rentevergoeding te voldoen.

Dit laatste resulteerde in het midden van de 19e eeuw in een "geruchtmakend" conflict. Het mocht de buitenwereld wat pijnlijk aandoen, maar Naarden's gemeentefinanciën waren zo omstreeks 1860 weer helemaal gezond en de begroting sloot met een batig saldo. En veel wezen had men toen al niet meer.

Uit de balans van bovenstaande gegevens kan men concluderen, dat het graven van de vaart en het aanleggen van de weg in eerste instantie *f* 150.000,— heeft gekost. Dat daarbij nog een *f* 60.000,— bijkwam, is niet zo verwonderlijk. Temeer, daar zich allerlei onvoorziene omstandigheden zouden aandienen, die men onmogelijk had kunnen voorzien.

Dijkdoorbraken, inundaties en vijandelijke bezettingen waren zaken, waarvan de Staten van Holland alleen maar konden zeggen "Soo mooge Godt dit verhoede".

Heffing van rechten

Ter bestrijding van de gemaakte kosten en het onderhoud werd door de **Staten van Holland** aan de drie steden **toegestaan** om heffingen op te leggen aan de gebruikers van vaart en wagenweg. Thans is het de kroon, die concessies verleent tot heffing van rechten.

Het octrooi van 25 oktober 1640 zegt hierover:

”Voorsegde vertoonders vermogen tot lasten vande geenen die ”
 ”de voornoemde Vaert, padt ofte Wagenwech gebruycken op te ”
 ”stellen Sodayge gabellen, ofte Weggelt, als deselve tot ”
 ”remboursement de **gedraegen** en **jaarlijkse oncosten** tegen ”
 ”den Pennig Twintich nodich sullen vinden.”

Om deze heffingen mogelijk te maken werden er drie tollen ingesteld. Te weten, aan de Hakkelaarsbrug, aan de Papelaan (brug) en aan de Vinkenbrug. Deze tollen werden jaarlijks verpacht. Voorts verkreeg men inkomsten uit verpachting van de veeren (de beurtvaartschipperij) en uit de verpachting van de visserij. Later kwamen hier nog bij de verpachtingen van gras- en rietgewas en de recognities. Hiervan zijn momenteel nog actueel de recognities en de verpachting van viswater. Als enig overgebleven recht tot heffing bleef de Hakkelaarsbrug bestaan. De inkomsten uit deze drie laatstgenoemde bronnen zijn thans zo gering, dat men ten aanzien van het onderhoud terecht zou kunnen spreken van de befaamde ”druppel op de gloeiende plaat”.

In feite is het batig saldo voortvloeiende uit de exploitatie, dat onder ieder van de drie steden gelijkelijk werd verdeeld, van meet af aan onder de verwachting gebleven. Was het wèl meestal toereikend om de jaarlijkse uitgaven te dekken, van aflossing van de geleende gelden of zelfs maar de voldoening van de verschuldigde rente kon nimmer sprake zijn. Daarbij kwam nog dat de drie steden bij een tekort verplicht waren dit voor $\frac{1}{3}$ gedeelte te dekken. Onderstaande willekeurige genomen jaren geven hiervan een aardig voorbeeld.

Amsterdam, Muiden en Naarden ontvingen ieder in:

1722 f 852 - 8 - 5, dus ruim f 852,—;

1762 f 170, - 16 - 8, dus ruim f 170,—;

1810 f 13 - 3 - 13, dus ruim f 13,—.

Als men nu nagaat, dat Naarden van de f 70.000,— geleende gelden heel summier gezegd gemiddeld $\pm f$ 3.250,— per jaar aan rente zou moeten betalen en in dit korte overzicht de nadelige saldi niet eens zijn opgenomen, dan komt men al snel tot de conclusie, dat trekvaart en wagenweg financieel zeer zwaar hebben gedrukt op de toch al niet te florisante financiële positie van steden als Muiden en Naarden. Hieruit is dan ook te verklaren, dat men doodeenvoudig niet in staat is geweest om te komen tot aflossing en betaling van de geheel verschuldigde rente. Dat daarvoor nu juist de armen- en wezenfondsen moesten worden aangesproken, was een heel ander chapter. Onze voorouders hadden nu eenmaal over het begrip ouderdoms- en armenvoorzieningen heel andere opvattingen dan thans wij. Waar niets is verliest zelfs de keizer zijn recht. En zo gebeurde het, dat ondanks enige pogingen hiertoe, het uiteindelijke resultaat was, dat er geen cent werd afgelost. De eigenaressen van de steden Muiden en Naarden hadden er weer een financiële zorg bij.

De Commissarissen

Als eigenaressen droegen de **drie steden** Amsterdam-Muiden-Naarden het beheer en het onderhoud op aan gecommiteerden, later de commissarissen over de zandpaden en trekvaarten genoemd. Deze dient men echter niet te verwarren met de onpartijdige commissarissen, waarvan in de octrooien sprake is en die men daarnaast tijdens de uitvoeringsperiode ziet optreden.

Met opzet spreken wij nu van de **drie steden**, omdat de gecommiteerden ofwel de commissarissen van de zandpaden en vaart tussen Amsterdam - Weesp - 's-Graveland meestal het college van commissarissen der **vier steden** genoemd, een afzonderlijk college vormden. Dit college had het beheer over het zand- en trekkpad van 's-Graveland tot Diemerbrug. Het stuk Amsterdam-Diemerbrug was daarentegen het gemeenschappelijk eigendom van de **vier steden** Amsterdam, Weesp, Muiden en Naarden.

Het college van de drie steden Amsterdam, Muiden en Naarden had dus het beheer over het gedeelte vaart en wagenweg Diemerbrug - Muiden - Naarden. Deze commissarissen werden benoemd door de stedelijke besturen. Dit is heden ten dage nog het geval. Zij werden belast met het toezicht, onderhoud en beheer over vaart en wagen-

weg. Hoewel deze lastgeving nergens nadrukkelijk omschreven is te vinden, wijzen alle stukken in die richting. Alle andere zaken en beslissingen inzake het gemeenschappelijk bezit dienden door de stedelijke besturen van Amsterdam, Muiden en Naarden afzonderlijk te worden goedgekeurd. Rechtsbevoegdheid van het college in welke vorm dan ook komt tot nu toe in geen enkel stuk tot uiting, zodat gevoeglijk kan worden aangenomen, dat hiervan nimmer sprake is geweest.

De hoedanigheid van het college bleef, zover kan worden nagegaan, onveranderd, met dien verstande, dat het aantal leden thans gereduceerd is tot vier. Dit geschiedde door wijzigingen, die hierna nog behandeld worden.

Economische betekenis

Mochten vaart en wagenweg op de stedelijke financiële exploitatierekening niet zo gunstig gelegen hebben, economisch gezien zijn zij van niet te onderschatten belang geweest.

Verkeerstechnisch had zowel te land als te water een enorme verbetering plaats. Tot in de dertiger jaren van de twintigste eeuw heeft men hiervan de vruchten kunnen plukken. In de 17e eeuw betekende het, dat de (beurt)scheepvaart Gooiland-Amsterdam voortaan van veilige binnenvaartwegen gebruik kon maken. De gevaarlijke vaart over de wispelturige Zuiderzee met alle risico's van dien en wachten op gunstige wind behoorden tot het verleden. En over het verzanden van de zeehaven behoefde men zich te Naarden nu minder zorgen te maken. Wel werd zelfs in de Napoleontische tijd nog een poging ondernomen om deze haven weer opengesteld te krijgen. Hoge kosten waren er zoals gewoonlijk - zeer te betreuren voor het huidige nageslacht - de oorzaak van dat dit niet kon doorgaan. De bloeiende zandschipperij uit die dagen, waarin de Gooise afzandingen juist recht een aanvang zouden nemen en Amsterdam ook toen al vol expansiedrift zat, heeft zeker zeer veel profijt uit deze waterwegen getrokken. De beurtvaart kon nu permanent en op vastgestelde tijden geschieden. Muiden verkreeg hierdoor veel meer overslagwerk. Zoveel zelfs, dat het Muidense gilde van dragers zich de weelde kon permiteren om tot haar ontbinding in de Franse tijd tot het roerigste van heel de omtrek te blijven behoren. Het postwa-

genverkeer uit het oosten - men denke hierbij aan de Hamburger postwagen - dat liep via Amersfoort - Naarden, kon een aanmerkelijk kortere en veiliger route nemen. En voor de Gooise leveranciers - daarbij nu eens niet enkel aan de Huizer visventers gedacht - aan Amsterdam zullen deze wegen een "zegen" zijn geweest.

Hoewel niet meer in zijn geheel na te gaan wil ik toch trachten een summier beeld te geven van de intensiteit van het scheepvaartverkeer in de 19e en 20e eeuw in deze binnenwateren. Hiervoor gekozen de nog enig overgebleven tol aan de Hakkelaarsbrug.

1862	passcerden	10.627	schepen	
1885	„	5.456	„	
1895	„	3.582	„	
1905	„	6.732	„	
1915	„	3.198	„	dit jaar stremming bij de Meersteeg Naarden
1924	„	7.457	„	
1935	„	6.381	„	
1965	„	1.009	„	

Na 1945 liep het scheepvaartverkeer en met name het beurtvaartverkeer zeer snel terug. Uit de cijfers over 1965 is niet gewaar te worden hoeveel pleziervaartuigen zich hieronder hebben bevonden. Zeker is dat het aantal hiervan in de afgelopen jaren zeer sterk is toegenomen. Hierbij is geen rekening gehouden met de kleine scheepjes en motorbootjes die kunnen passeren zonder dat de brug opengedraaid behoeft te worden.

Over de 17e en 18e eeuw is in ruime mate nog cijfermateriaal van heffingen aanwezig. Als herleidingsmateriaal is het echter onbruikbaar. Voor de hand ligt, dat door de toenemende beoefening van de watersport en het geplande recreatiegebied bij Naarden de intensiteit van bevaring steeds meer zal toenemen.

Door het aanleggen van de rijksweg nr. 2 omstreeks 1930 werden de in 1839 bestrate Zandpaden - nu Amsterdamse- en Muiderstraatweg geheten - grotendeels van het doorgaand verkeer ontlast. Voordien diende het wegverkeer van en naar Amsterdam van deze wegen gebruik te maken. Het na 1900 steeds toenemende autoverkeer met het daarnaast in 1873 in gebruik gestelde railspoor van de Gooische

Tramwegmaatschappij, dat langs de oostelijke kant van de weg liep en aan de westelijke kant van de trekvaart, schiep dermate precedentes, dat de toestand even levensgevaarlijk als onhoudbaar begon te worden. De nieuw aan te leggen rijksweg kon dan ook als een ware uitkomst worden beschouwd, hoewel ook deze het natuurschoon aantastte. Dit lokte in die dagen dan ook vele protesten uit. Vast staat, dat vaart en oude weg ten aanzien van het recreatiegebied bij Naarden aan een nieuwe bestemming zullen gaan voldoen.

Waterpeilbeheersing

Er was een tijd, dat het Flevomeer zich ging uitbreiden tot Zuiderzee. De Zuiderzee werd gramstorig en moest met zware zeedijken in toom worden gehouden. Aan de voet van Gooilands heuvelen kwelde het water zich tot een meer. Omdat het bij Naarden lag kreeg het de naam Naardermeer. Dit meer nu vrat het land aan en moest ingedijkt worden. Verderop stroomde de Fechta, raakte bij de Uitermeer de Naerdermeer en bracht haar water bij Muiden in de Zuiderzee. Zij rees en daalde zo getij en wind het beliefd. Haar teveel liet ze vrijelijk over land lopen. Daarom moest zij langs haar gehele kronkelende afstroming van dijken worden voorzien. De mens ging zichzelf, zijn land en zijn vee tegen het steeds opdringende water beschermen. De waterschappen ontstonden en gelijk daarmede hun rechten.

Toen werd door de mens tot viermaal toe een dam met sluis in de Vecht gelegd. Die van 1673 werd het sluitstuk. De Zuiderzee had haar kansen verspeeld: niet zij, maar de mens beheerste voortaan de stand van het water. De polders rond Gooiland en merendeels die in Nedersticht maalden het overtollige water op hun boezems. Deze brachten het tenslotte op de Vecht, die tenslotte op haar beurt al dit overschot bij Muiden overdroeg aan de Zuiderzee. En de welvaart steeg.

Tot voor het graven van de Trekvaarten loosde het gebied rond Naarden op de voormalige Zeehaven, die tot aan de Sluis gelegen onder de Kooltjesbrug ofwel de Sluisbrug in open verbinding met de Zuiderzee stond. Na het graven van de vaart gingen de polders aan weerszijden hiervan gelegen, hun bemalingswater hierop uitslaan. Dit is heden ten dage nog het geval. De vaart kreeg dus tevens

de functie van boezem. Via de Vestinggracht, Karnemelksloot, de 's-Gravelandse Vaart langs de Loodijk tot aan de Sluis bij Uitermeer, waar op het Vecht gespuid kon worden, werd het overtollige water afgevoerd. Dit gedeelte van de waterhuishouding staat bekend onder de boezem van de 's-Gravelandse Vaart.

Ook via de Keetpoortsluis nabij de voormalige Bouvy zoutfabriek te Muiden kan op de Vecht gespuid worden, hetgeen de laatste decennia niet meer is geschied.

Wanneer het waterpeil een te lage stand heeft en momenteel terwille van de watercirculatie - laat men in door de schuiven in de stenen beer nabij het Muiderslot. De circulatie heeft dan als volgt plaats: van Muiden naar Naarden door de trekvaart, circulatie door de vestinggrachten, waarbij de vijzelpomp ingeschakeld kan worden, Karnemelksloot, 's-Gravelandse Vaart langs de Loodijk, spuien door de sluis te Uitermeer op de Vecht.

In de twintiger jaren van deze eeuw ontstond er nogal eens deining over het aan te houden waterpeil en waterverontreiniging. Dit nu was een uitvloeisel van door defensie genomen maatregelen tijdens de mobilisatie 1914-18 om te komen tot een betere inundatie. Het was toen vooral de Kamer van Koophandel voor Gooiland, die opkwam voor haar belanghebbenden om een beter vast peil te verkrijgen. Het kwam tot een accoord met het Ministerie van Oorlog, waarbij aan de Commissarissen der Trekvaarten:

”het gebruik van de ebdeuren in de Keetpoortsluis te Muiden ”
 ”en in de Schutsluis te Uitermeer wordt vergund, welke in ”
 ”eigendom van het rijk zijn.”

Dit laatste is eveneens het geval met de schuiven in de Stenen Beer te Muiden.

Op 7 maart 1930 komt er een regeling tot stand, waarbij een minimum-peil van — 30 N.A.P. wordt gewaarborgd. De toenemende watervervuiling en de massale vissterfte in het recente verleden behoren weer tot het verleden tijdperk.

Door betere beheersing van het waterpeil en intensieve controle heeft men dit "kwaadriekende" euvel ten dele kunnen ondervangen. Al ruikt men af en toe nog wel geurtjes die het midden houden tussen de befaamde spruitjes en vleugjes parfum van Minister-President

de Jong. De nieuwe wet op de verontreiniging van oppervlaktewateren zal hopelijk spoedig hieraan een definitief einde maken.

Defensieve functie

Vaart en wagenweg werden aangelegd terwijl de 80-jarige oorlog nog steeds woedde. De Staten van Holland waren zich deze toestand wel terdege bewust bij het geven van het octrooi. En hoe menigmaal had men al niet de oude ervvijand, het water, te hulp moeten roepen om uit een benarde situatie te geraken. Vaak had men de dijken zelfs moeten doorsteken om de Spaanse benden van zich af te schudden of te keren. De Gooise afzandingen, vooral die rond Naarden, waren er op gericht om de schakels van het inundatie-systeem te perfectiëren.

Het begrip "Hollandse waterlinie" begon men zich te realiseren. Toen dan ook in 1672 de Fransen de republiek overspoelden en zelfs Naarden zonder slag of stoot door hen genomen werd, was het het ondergelopen land achter en naast Naarden, dat hen voor Muiden deed stuiten. Trouwens, ditmaal waren het niet de strategen, maar de "Gooise boeren" die de dijken doorstaken en de sluizen toe lieten. De Fransen op hun beurt dachten een slimme tegenzet te doen met het doorgraven van de dijk tussen Muiderberg en Naarden. De getijden en de stuwing van het water van de Zuiderzee bij bepaalde winden had men klaarblijkelijk met zuidelijke nonchalance over het hoofd gezien. Het effect schijnt verbijstterend te zijn geweest. Als de weerga moest men een goed heenkomen zoeken om niet zelf er het leven bij in te schieten. Muiden en Weesp waren als toegangswegen tot Amsterdam voor hen onbereikbaar geworden. Trouwens, wie het "gründliche" verslag "Feldzug im Provinz Holland" er eens op naleest, komt tot de conclusie, dat in 1787 meer Pruisen verdronken dan sneuvelden. De vaarten en waterwegen speelden in theoretisch opzicht een belangrijke rol in de voorontworpen plannen der krijgskundigen.

De snellere af- en aanvoer Naarden - Muiden - Amsterdam en Hinderdam - Uitermeer - Weesp - Amsterdam werden door de wagenwegen gewaarborgd, mits zij niet onder te zwaar vijandelijk vuur kwamen te liggen. De vaarten vergemakkelijkten de waterpeilbeheersing en de latere aanleg van nieuwe inundatiesluizen, zoals in de

Karnemelksloot nabij fort Karnemelksloot zouden een betere inundatie moeten garanderen. Op papier tenminste. De praktijk zou anders leren. Waaraan het heeft gelegen valt niet zo gemakkelijk na te gaan, maar een feit is dat hoe meer men dacht te perfectioneren, des te groter gebreken het systeem van de Hollandse Waterlinie ging vertonen. Zelfs een ingenieur onder Napoleon en later onder Koning Willem I generaal Krayenhoff, die uitermate deskundig was, slaagden er niet in de inundatie zo te laten verlopen, dat zij als perfectioneerd kon worden beschouwd. Vooral rond Naarden is men er nooit in geslaagd het gewenste inundatiepeil te verkrijgen. De latere nieuwe Hollandse waterlinie had zich in feite al zelf achterhaald voor men er aan begon.

Het laatste voorbeeld hiervan waren de meidagen 1940 toen men, achteraf gezien geheel zinloos, het systeem in practijk dacht te moeten brengen. Aan de ene kant liet men het water in, aan de andere kant vloeide het op de meeste plaatsen weer net zo snel af. De door de Duitse bezetting gepleegde onderwaterzettingen kunnen niet anders gezien worden dan als een stompzinnige uiting van macht en vernielzucht. De komst van het vliegtuig als strijdmiddel was in feite de doodsteek voor het Hollandse verdedigingssysteem.

De overdracht in 1839

In 1816 werden beide colleges tot één verenigd. Dit zou duren tot 1839. Waarschijnlijk was het voorstel hiertoe van Amsterdam uitgegaan, hoewel nergens anders omschreven te vinden, dan in het archief van de gemeente Amsterdam. Of dit nu de aanleiding is geweest dat de minister van Binnenlandse Zaken op 22 april 1821 de kans schoon zag om een voorstel in te dienen om de weg van de Weesperpoort te Amsterdam tot de Duivendrechtse brug tot "grote weg" te verklaren, is evenmin te bewijzen. Merkwaaardig is het wel, dat nadat de financiën naar behoren gecentraliseerd waren en een batige saldo vertoonden, hij met dit voorstel aankwam. Hiertoe diende deze weg door bestrating verbeterd te worden. Het geld hiervoor benodigd zou geleend moeten worden. Voor de aflossing en rente zou op deze weg tol geheven kunnen worden. Gezien het feit, dat de financiële positie van de drie kleine steden een dergelijke lening niet toestond en dat Muiden en Naarden zelfs er nog niet toe

gekomen waren om hun oude leningen af te lossen, werd het voorstel dan ook getraineerd. Het camouflerend motief werd "dat de Commissarissen oordeelden, dat een puinweg een zeer goede weg was en het was zeker niet wenselijk nog eens tol te gaan heffen". Dit diplomatieke spel, gevolgd door een langdurige briefwisseling, resulteerde in een Koninklijk Besluit van 8 juli 1839, waarbij de Minister van Binnenlandse Zaken gemachtigd werd om met de Commissarissen een contract aan te gaan betreffende de overdracht aan het Rijk van de gehele weg van Amsterdam tot Muiden en van Muiden tot Naarden met de daarin gelegen barrières, tolhuizen, bruggen, duikers, enz. ⁵).

De overdracht geschiedde onder de navolgende voorwaarden:

1. de wegen zouden binnen de kortst mogelijke tijd bestraat worden;
2. er mocht geen hogere tol geheven worden dan het geval was op de overige Rijkswegen;
3. de regering zou niet verhinderen, dat het heffen van tolleren van schepen en schuiten, die de vaart gebruikten, voorgang zou vinden en geïnd en verantwoord zouden worden voor en aan de daarop rechthebbende steden;
4. dat aan de steden zouden verblijven alle beschoeiingen, steigers, buitenveren en wat daartoe behoort;
5. het trek- en jaagpad langs de vaarten blijft bestaan, het onderhoud komt ten laste van het Rijk;
6. dat aan het Burgerweeshuis te Naarden en aan het Burgerweeshuis te Muiden jaarlijks altijddurend door het Rijk als schade-loosstelling voor de in de tijd door de beide Burgerweeshuizen voor het aankopen en maken der wegen uitgegeven gelden, uitbetaald zal worden een som van *f* 250,— ieder.

Na deze overname werden de colleges van het Zandpad van Amsterdam naar Weesp en van Amsterdam naar Muiden en Naarden wederom gescheiden. De gemeenschappelijke belangen waren weer geheel vervallen. De commissarissen van de trekvaarten tussen **Diemerbrug** - Muiden - Naarden behielden alleen het beheer over de vaarten en hadden als bron van inkomsten slechts de watertollen, waaruit het onderhoud diende te worden betaald. Het aantal commissarissen werd dienovereenkomstig teruggebracht van 11 op 6,

waaraan een bezoldigd secretaris werd toegevoegd. Voordien had iedere gemeente naast zijn afgevaardigde ook zijn penningmeester en secretaris in het college, welke laatste voor zijn gemeente de notulen van de vergaderingē maakte. De notulen van de vergaderingē van de Commissarissen der Trekvaarten tussen de steden Amsterdam, Muiden en Naarden vangen dan ook aan op 17 maart 1840. De commissarissen van Weesp bleven echter geheel over weg en vaart hun beheer houden, met dien verstande dat hun beheer in Diemerbrug begon.

De overdracht van Amsterdam 1873

Op 17 december 1873 werd ten overstaan van Notaris Papegaay een akte opgemaakt waarbij Amsterdam haar rechtmatig aandeel in de vaart tussen Diemerbrug en Naarden en van alle bruggen, kaden, steigers, schuitenbeugels en dergelijke overdraagt aan de **gemeenten Naarden en Muiden**, die nu op hun beurt **ieder voor de helft de rechtmatige eigenaressen** werden. Het ware te wensen geweest, voor beide gemeentebesturen, dat zij toentertijd het "royale" Amsterdamse aanbod radicaal van de hand gewezen hadden en wat nog beter zou zijn geweest, het gehele bezit hadden afgestoten naar de provincie, die met deze affaire op dat moment kennelijk in haar maag had gezeten. Trouwens, in 1852 had men het gehele bezit, als men daar op gestaan zou hebben, kunnen overdoen aan het rijk. In dat jaar werd voor de verbetering van de vesting Muiden een gedeelte van de vaart ten oosten en ten westen van Muiden aan het Departement van Oorlog overgedaan.

Voorts werd er door het maken van sluizen de verbinding van de vaarten met de Vecht tot stand gebracht. Daar het Rijk met name van het Departement van Defensie zowel te Muiden als te Naarden alle belang had bij de vaart en sluizen, zou men bij deze instantie op dat moment wel genegen zijn geweest om tot overname over te gaan. Aan de andere kant zou het Weeshuis van Naarden zelfs de gedachten hieraan in de weg hebben gestaan, daar deze instelling als schuldeiser een belangrijke stem in het kapittel had gekregen.

Bij de op 24 juni 1879 besloten verbetering van de Noordpolderkade, voortvloeiende uit de overeenkomst van 22 juli 1642, kwam dit wel het beste tot uiting. Voor het werk, dat f 1.200,— zou moe-

ten gaan kosten, was het geld niet voorhanden. Dit hield in, dat aan ieder van de drie steden een bijdrage van *f* 300,— gevraagd moest worden. Men verkreeg de toestemming van de gemeentebesturen van Amsterdam en Muiden en van . . . de Regenten van het Burgerweeshuis te Naarden. Dit laatste was een uitvloeisel van de concessie, die de gemeente Naarden had moeten doen om tot een vergelijk te komen over de niet afgeloste schuld en rente.

Na de overname van het Pater Wijnsterfonds op 21 november 1966 door de gemeente Naarden is aan deze merkwaardige situatie een einde gekomen. Het zij zo, maar door deze financiële manoeuvre, die de gemeentefinanciën ten goede kwamen, was Naarden ten aanzien van de vaarten gebonden aan de Regenten van het Weeshuis aldaar. Het motief voor deze overdracht was de mening, die het Amsterdamse gemeentebestuur toegedaan was, dat het heffen van wtertollen van gemeentewege niet behoorde te worden bestendigd en dat naar middelen gezocht diende te worden om de gemeente Amsterdam van het onderhoud van de vaarten te ontheffen, zover deze buiten haar grondgebied waren gelegen. Wat nu de trekvaarten betreft, was dit het gehele vaarwater. Waarbij vooropgesteld dient te worden, dat Amsterdam na het graven van het Amsterdam-Rijnkanaal en de aanleg van de spoorlijn Amsterdam - Amersfoort in 1873 geen enkel economisch belang meer bij de trekvaarten zou hebben. Deze zouden alleen maar geld gaan kosten. De aanleiding was de Amsterdamse weigering om in 1870 wederom voor de tijd van 10 jaar verlenging van de tolheffing aan te vragen, die in 1871 zou aflopen. Wel was men bereid medewerking te verlenen voor een aanvraag voor een verlenging van twee jaar. In die tijd zou men kunnen onderhandelen over de liquidatie van de vaarten. Aanvankelijk weigerden Naarden en Muiden daarop in te gaan. Amsterdam kreeg echter haar zin en er werd toch tolgeldheffing voor de tijd van twee jaar aangevraagd.

Zoals was te voorzien, nam in 1872 de Raad van Amsterdam het besluit zich te ontdoen van het gemeenschappelijk bezit van de vaarten en vraagt Muiden en Naarden met ingang van 1 juli 1873 het eigendom te willen aanvaarden. Het Amsterdam-Rijnkanaal en de spoorweg waren beide bijkans voltooid. Muiden en Naarden voelden daar aanvankelijk niet veel voor en wilden in januari 1873 weer verlenging van tolgeldheffing aanvragen.

Begrijpelijkerwijze weigert Amsterdam. Muiden en Naarden wilden daarna zonder Amsterdam aanvragen. En dan komt het: Gedeputeerde Staten wensten, alvorens een gunstig advies aan de Kroon uit te brengen, de zekerheid hebben, dat beide gemeenten in de rechten van de drie eigenaressen zouden treden en dat vooraf de voorwaarden voor de liquidatie vastgesteld zouden worden.

Naarden en Muiden, onder economische en financiële druk, zwichtten en regelden in overleg met Amsterdam de liquidatie. Amsterdam kreeg dus, dank zij de handelwijze van Gedeputeerde Staten, die min of meer naar chantage riekte, haar zin. Het aantal Commissarissen werd vervolgens gereduceerd tot vier.

Bediening van de bruggen en inning van de tollën

Tot 1859 geschiedde de heffing nog steeds ingevolge het octrooi van 1640. Dit verouderde systeem werd zo langzamerhand niet langer meer houdbaar. In de vergadering van 8 oktober 1859 werd dan ook de wenselijkheid naar voren gebracht om te komen tot een systeem van heffingen op een meer moderner voet. Besloten werd, dat voortaan als grondslag van de te vorderen heffingen zou gaan gelden de grootte of tonnenmaat van de schepen. Bij Koninklijk Besluit van 5 juni 1863 werd dit op nieuwe leest geschoeide tarief voor de tijd van 10 jaar goedgekeurd.

Volgens de bepalingen van de overeenkomst van 1839 werden de watertollën geïnd door de pachters van de wegtollën en die tevens belast waren met de bediening van de Vinkebrug, de Papelaan en Hakkelaarsbrug. Dit tegen een vergoeding van 5⁰/₀ van de brutoontvangsten. Deze pachters weigerden echter elke controle op de ontvangsten. Daarbij kwam nog, dat de inning der tollën zeer onregelmatig plaatsvond. Hieraan trachtten de Commissarissen in 1863 een eind te maken, door bij wijze van proef de opbrengst van de watertollën openbaar te verpachten. De inschrijvingsbedragen waren echter dermate laag, dat van verpachting werd afgezien. De inning van de tollën werd weer opgedragen aan de tolgaarders.

Nadat het rijk de tollën op wegen had opgeheven waren de rijks-tolgaarders overbodig geworden. Daarom wenste de directie van Rijkswaterstaat in 1900, dat de Commissarissen voortaan zelf zorg

zouden dragen voor de bediening van de bruggen en inning van de watertollen.

Op 4 februari 1901 werd tussen de Commissarissen en het Rijk een overeenkomst aangegaan, waarvan de inhoud in het kort luidt:

- a. de inning van de tollén en de bediening en verlichting van de Vinkebrug, de Papelaan en Hakkelaarsbrug zouden voortaan geschieden vanwege de Commissarissen;
- b. het bedienend personeel wordt benoemd door de Commissarissen, onder goedkeuring van de hoofdgenieur van de Rijkswaterstaat;
- c. de drie rijkswoningen werden kosteloos ter beschikking van de Commissarissen gesteld. Het Rijk verzorgt het onderhoud van de woningen;
- d. voor de bediening en de verlichting van de drie bruggen zou de Staat jaarlijks aan de Commissarissen een bedrag van *f* 352,— uitkeren.

Daar het Rijk thans geen enkel belang meer had bij de Tolgaarderswoning bij de Papelaansbrug en het wenselijk bleek deze te verplaatsen in verband met het steeds toenemende verkeer, besloot men deze woning af te stoten naar de Commissarissen. Op 24 augustus 1911 volgde een nieuwe overeenkomst met de Minister van Waterstaat: daarbij staat het Rijk de tolgaarderswoning aan de Papelaan af aan de Commissarissen der Trekvaarten onder voorwaarde, dat deze zal worden afgebroken. Het Rijk stelde echter *f* 5.000,— aan de Commissarissen beschikbaar om een nieuwe brugwachterswoning op grotere afstand van de weg te bouwen. Hiermede zouden echter alle bemoeienissen van het Rijk met deze woning vervallen zijn.

Voorts werd in deze overeenkomst bepaald, dat de Commissarissen zouden zorgen voor de instandhouding van de Rijkswoningen aan de Vinkenbrug en de Hakkelaarsbrug, waarvoor het rijk jaarlijks *f* 225,— zou vergoeden. Voor de bediening van die bruggen kende het rijk jaarlijks een bedrag van *f* 600,— toe aan de Commissarissen. De tijd heeft al deze zaken en feiten inmiddels al weer achterhaald. De Vinkenbrug en Papelaan behoren voorgoed tot het verleden. Voor bediening van de Hakkelaarsbrug betaalt het Rijk momenteel

f 1.000,— per jaar, voor het onderhoud van de bouwvallige woning
f 500,—.

Tussen de Kruitfabriek en het Merwedekanaal moest de vaart ten behoeve van de nieuw geprojecteerde rijksweg enige tientallen meters verlegd worden.

Slotbeschouwing

Aangezien tussen Muiden en Naarden het aangezicht op de trekvaart nagenoeg ongeschonden bleef, met haar met riet omboorde oevers, waartussen men weer menigmaal een hengelaar zal ontwaren, vormt zij een niet weg te denken element in het nog bestaande landelijk schoon. Naarmate de watervervuiling zal af- en het water-toerisme zal toenemen, zal dit water een stuk recreatie op zichzelf gaan vormen, waarvan de Naardense woonwijk Tuindorp Keverdijk een dankbaar gebruik zal kunnen maken. Mocht het gemeentebestuur van Naarden in het verleden in bepaalde zaken achtergebleven zijn, het huidige gemeentebestuur is op dit punt haar tijd ver vooruit, gezien de gazons met zitbanken, die zij langs dit gedeelte van de trekvaart heeft laten aanleggen. Ook Muiden streeft in die richting. Aan het "ten genoegen van den reysende man" kan nu binnenkort hopelijk met trots worden toegevoegd: "ende der beyde Steeden borghers".

Naarden, november 1970

H. Poolman

Bronvermelding

- 1) Archief Trekvaarten
- 2) Archief Trekvaarten
- 3) Archief Trekvaarten
- 4) Archief Trekvaarten
- 5) Archief Trekvaarten
- 6) Archief Trekvaarten
- a) Gem. Archief Amsterdam
- b) Gem. Muiden
- c) Gem. Naarden

INHOUD

1. <i>Bestuur van het Genootschap</i>	3
2. <i>Ledenlijst</i>	5
3. <i>Jaarverslag</i>	11
4. <i>Rekening van de penningmeester</i>	13
5. <i>Excursieverslag</i>	14
6. <i>Waarom een Historische Kring Maarssen</i>	18
7. <i>De trekvaarten en zandpaden tussen de steden Amsterdam, Weesp, Muiden en Naarden, door H. Poolman</i>	21