

MUSEUMWERF

VREESWIJK

DE PLAATS VOOR DE HISTORISCHE BINNENVAART



Historische Kring Nieuwegein

Cronyck de Geyn

Uitgave van de Nieuwegeinse Musea

Jaargang 46 - Nummer 2 - 2024



Colofon

Cronyck de Geyn is een gezamenlijke uitgave van de Nieuwegeinse Musea

ISSN 1384-7139

Redactie

Annie van Rees, eindredacteur
Ton Vis
Wolfgang Herrlitz
Sjaak Boone

Contact

cronyckdegeyn@museumwarsenhoeck.nl

Bij de voorpagina:

De tram rijdt nu 40 jaar in Nieuwegein. In die tijd is er veel werk verricht aan de trambaan. Op de voorkant werk aan het spoor in juni 2020 (Foto Gerard Janssen, lid Fotogeyn).

Van de redactie

Ja! De Cronyck is er weer! Dus u kunt lekker gaan zitten (ik hoop buiten in het lentezonnetje, maar dat weet ik helaas nog niet als ik dit schrijf: maar dat gun ik u zeker!) Dat kan natuurlijk goed in je tuin, maar ook bij de Fortwachter zit je mooi – dat is bovendien een interessant terrein, in dit blad leest u er meer over.

Wat ik me nu al bijna niet meer kan voorstellen: begin januari sneeuwde het en vroor het. Brr! In het artikel van Jaap Boersema gaan we terug naar de winterse kou van vroeger...

Wat ik ook niet heb meegemaakt: de komst van de tram 40 jaar geleden. Of weet u dat nog wel? Dan zijn het artikel van de Werkgroepen Exposities en Cultuurhistorie en het interview van Sjaak Boone met Fred Andrioli - zeker met foto's, o.a. uit het archief van de Historische Kring Nieuwegein - vast een feest van herkenning voor u.

En er is nog meer interessants te vinden in deze Cronyck de Geyn, zoals een oproep van de Werkgroep Exposities voor weer een goede tentoonstelling die in voorbereiding is: stuur uw anekdotes voor 'Jong in de oorlog' naar exposities@warsenhoeck.nl. Fijn! Dan maken we meteen een afspraak om uw verhaal op te tekenen.

In de activiteitenlijst achterin vindt u ook weer veel mooie activiteiten bij de Museumwerf. Dus: genoeg te doen.

Annie van Rees
(eindredacteur)

Beste HKN-leden,

Behalve de Cronyck de Geyn, wordt ook de digitale nieuwsbrief steeds belangrijker als middel om de leden van informatie te voorzien. Denk aan excursies.

Voor die nieuwsbrief is het wel noodzakelijk dat wij over een actueel e-mailadres beschikken. Ontvangt u nog geen digitale nieuwsbrief van de HKN? Dan is bij ons uw e-mailadres niet bekend; of er is een ander e-mailadres in ons bestand.

In dat geval: stuur een bericht naar de redactie van de Cronyck met de juiste e-mail gegevens. Dan kunnen wij u ook op die manier van dienst zijn.

Henk Valkenet, voorzitter HKN

Adverteren in de Cronyck?

Neem contact op met de redactie voor de mogelijkheden en de tarieven.

Opmaak: Michiel Ridderikhoff



Mede mogelijk gemaakt door de gemeente Nieuwegein

De teksten van de Cronyck de Geyn vallen onder Creative Commons Naamsvermelding - NietCommercieel - GelijkDelen 4.0 Internationaal. Voor de afbeeldingen kijkt u in het onderschrift van de foto's

Losse nummers € 2,50

Inhoud

40 jaar sneltram Utrecht – Nieuwegein (1) <i>Werkgroepen Exposities en Cultuurhistorie</i>	3
Nieuwegein op de kaart: Het Gein en Jutphaas <i>Bart Jan Damstra</i>	6
1999 Scheepswerf Buitenweg en de ijsvloer in de Vaartsche Rijn	10
Rein Boere vertelt	12
Oproep: herinneringen aan de oorlog <i>Tor Stegeman, werkgroep exposities</i>	12
Van Utrecht naar Vreeswijk – geschiedenis van een weg (4) <i>Sietje Meijer</i>	13
Het ontwerp van de Nieuwegeinlijn <i>Sjaak Boone in gesprek met Fred Andrioli</i>	16
Leven op het fort: op zoek naar sporen van vroeger <i>Annie van Rees</i>	19
Collectie Van Zutphen: Boerderijen, boomgaarden en grienden in Vreeswijk <i>Bart Jan Damstra</i>	22
Activiteiten 2024	26

40 jaar sneltram Utrecht – Nieuwegein (1)

Werkgroepen Exposities en Cultuurhistorie

Op 17 december van het afgelopen jaar was het 40 jaar geleden dat de sneltram voor de eerste keer officieel door onze stad reed. Tijd om eens terug te kijken naar de ontwikkeling van dit hoogwaardig openbaar vervoer in onze regio. In dit eerste deel wordt de planning en uitvoering van de aanleg besproken. In het tweede deel komt het materieel aan de orde.

Al in de eerste plannen voor de ontwikkeling van de nieuwe groeigemeente ten zuiden van Utrecht in 1965 had openbaar vervoer en daarmee de mobiliteit een belangrijke rol. Welke specifieke vorm zou dat gaan worden? Er werd nagedacht over een treinverbinding, een trolleybus of een tram.

Een treinverbinding van Utrecht naar Breda via Nieuwegein en Vianen leek een goede optie, maar de minister van Verkeer en Waterstaat achtte dat plan te kostbaar en het is in 1972 van tafel geveegd. De betrokken gemeenten (Jutphaas, Vreeswijk, IJsselstein) gaven wel aan dat men graag een railverbinding wilde hebben. Hierdoor heeft de trolleybus (ondanks vele voordelen) toch geen doorgang gevonden. Bovendien was het inwonersaantal halverwege de jaren '70 al uitgegroeid tot boven de 20.000 en zou een dergelijk onderzoek naar de trolleybus een railverbinding vertragen. Er werd besloten een "vrije" sneltrambaan aan te leggen tussen Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein.



Model van de sneltram uit december 1977. (bron: collectie HKN)

In 1973 werd door de minister verlangd om ook Kanaleneiland aan te laten sluiten op het plan en zo werd het beoogde tracé opgenomen in het Streekplan. De



Luchtfoto uit 1978 van de bouw van de remise voor de sneltram bij de Taludweg gezien vanuit het oosten. Op de voorgrond het Amsterdam-Rijnkanaal met de Jutphasebrug en op de achtergrond bebouwing in Nieuwegein. (bron: HUA cat.nr. 843839)

verkeersdeskundigen van de Nederlandse Spoorwegen (NS) hadden met behulp van een computer berekend dat op een gemiddelde werkdag in 1985 er 65.000 persoonsbewegingen zouden plaatsvinden.

Het streven was om de lijn in 1981 te openen. De NS kreeg van de minister de concessie voor de aanleg van de lijn en Westnederland, de dochteronderneming van NS, zou de exploitatie doen. Westnederland verzorgde het busvervoer in de regio ook al en kon hierdoor buschauffeurs opleiden tot trambestuurder.

Hiermee kwam ook het idee om een gecombineerde remise voor autobussen en de sneltrams te bouwen. De remise kwam te liggen ten noorden van de kruising Taludweg/Utrechtsestraatweg. In 1978 werd het complex opgeleverd waarna de busgarage aan de Handelskade kon wor-

den opgeheven. Rond 1976 reden er al circa 60 bussen per dag door Nieuwegein. De aanleg van de sneltramlijn zou spoedig beginnen.

Het tracé, dat na veel overleg tot stand kwam, liep van Utrecht Centraal Station door de Leidseveertunnel, over de Graadt van Roggenweg via Kanaleneiland naar Nieuwegein-Centrum. Vandaar kon men verder naar Nieuwegein-Zuid en, vanaf 1985, naar IJsselstein. In 1975 was een projectorganisatie van start gegaan om de uitvoering van dit plan te begeleiden. De bevolking werd op de hoogte gehouden met het voorlichtingsblad "De Sneltramexpres".

In het tracé zijn diverse kunstwerken aangelegd: zoals de onderdoorgang bij de Leidseveertunnel, aanpassing van de Sowetobrug (voorheen de Paul Krugbrug) en het 24 Oktoberplein in Utrecht,



Aanleg tramrails op viaduct over Noordstedeweg. (bron: collectie HKN)



Afb. 5: Luchtfoto uit 1980 van de Zuidstedeweg gezien vanuit het zuidoosten. Rechts de aanleg van het winkelcentrum Cityplaza en links van de weg het tracé voor de sneltram richting Nieuwegein-Zuid. (bron: HUA cat.nr. 843832)

de bouw van een nieuwe tuibrug over het Amsterdam-Rijnkanaal naast de Jutphasebrug, het Zuidstede viaduct en een aantal tunnels onder de sneltram baan. Helemaal kruisingsvrij is het sneltramtracé niet geworden. En de tijd heeft geleerd dat het leidde tot een aantal (dodelijke) ongevallen.

Op 17 december 1983 was de officiële opening van de tramlijn: minister Neelie Smit Kroes reed de eerste tram uit de remise. Op dat moment liep het tracé nog

niet door naar IJsselstein, maar reed de tram van Utrecht Centraal naar Nieuwegein-Zuid of vanaf Nieuwegein-Stadscentrum tot de halte Doorslag. Vanaf 14 december 1985 reed de sneltram door naar IJsselstein.

Vanaf 1994 verzorgde Midnet de tramdienst, omdat de Nieuwegeinse vestiging van Westnederland niet zoals de rest overging naar de ZWN-Groep, maar naar Midnet. De oorspronkelijke lijnummers zijn in 1994 gewijzigd in 60 en 61. De lijn-

nummers waren aanvankelijk niet aan de buitenzijde van de trams te zien; alleen de eindbestemming werd vermeld.

Vanaf 1999 exploiteerde Connexxion, als rechtsoptvolger van Midnet, de sneltram. Vanaf 2 juli 2000 rijdt lijn 61 van IJsselstein-Achterveld via IJsselstein-Binnenstad naar IJsselstein-Zuid

Tussen de jaren 2000 en 2001 werden de tramstellen gerenoveerd; hierover meer in het tweede deel. Naast de tramstellen waren in 2005 ook de perrons aan de beurt voor een opfrisbeurt. Alle haltes werden voorzien van nieuwe abri's en flink opgehoogd om netter aan te sluiten op de sneltram. Kort hierna werd het Bestuur Regio Utrecht (BRU, later opgegaan in de Provincie) eigenaar en verantwoordelijk voor het materieel en de infrastructuur.

Alle haltes waren inmiddels voorzien van de frisse groene Connexxion-kleur en uitgerust met camera's en alle nieuwe technieken van die tijd. Om in de spits voldoende capaciteit te kunnen bieden, waren er tramstellen uit Wenen overgenomen. Deze deden een aantal frequent bezochte tramhaltes aan zoals Westraven (waar ook een P&R zit), Nieuwegein-Stadscentrum en, in verband met een korte kering, als eindhalte Nieuwegein-Zuid. Deze haltes kregen een



Aanleg bovenleiding bij A.C. Verhoefweg (bron: collectie HKN)



Muziekkorps Kunst na Arbeid op het perron van de sneltramhalte Nieuwegein-Zuid bij de openingsplechtigheid in 1983 van de verbinding met Utrecht. (bron: collectie HKN)



Tramhalte Stadscentrum in 1985 met theater "de Kom" nog in aanbouw.(bron: collectie HKN)

aanpassing in de hoogte en ook de originele rode Weense halteborden werden in Utrecht en Nieuwegein geplaatst.

Sinds 8 december 2013 verzorgt Qbuzz onder de merknaam U-OV het openbaar vervoer per bus en sneltram in de regio Utrecht. De naam is de opvolger van de oude naam 'Voor U'. Qbuzz nam het vervoer over van vervoerders Connexxion en het Gemeentelijk Vervoerbedrijf Utrecht (GVU).

Toen de BRU en later de Provincie besloot dat al het materieel in dezelfde U-OV kleuren moest komen, werden de tramstellen weer voorzien van een frisse vernieuwing, gecombineerd met een levensduurverlengend onderhoud. Hierover in het tweede deel meer.

De geel/grijze U-OV kleurstelling werd ook aangebracht op de tramhaltes en deze werden dan ook een jaar of tien na de vorige opfrisbeurt allemaal weer voorzien van een nieuwe kleur.

In 2019 werd de Uithoflijn geopend, een tramlijn naar het Utrecht Sciencepark om een drukke busverbinding door de stad Utrecht hiernaartoe te vervangen.

In 2020 waren de tramstellen afgeschreven en enige tijd reden op beide trajecten ander materieel. Toen in 2020 de Sig-tramstellen werden vervangen voor nieuwe lagevloer-trams van CAF, zijn ook alle tramhaltes opnieuw aangelegd. Deze moesten verlaagd worden. Daardoor was het meteen een goed moment om de haltes allemaal aan te pakken, sporen en bovenleiding te vernieuwen en in Nieuwegein-Stadscentrum (tegenwoordig



Weense tram en een SIG tram bij de halte Utrecht Centraal Station in 2011. (bron: Wikipedia - CC BY-SA 4.0)

City) een stuk van het tracé te verleggen waardoor deze aansluit bij de toekomstvisie van het centrum.

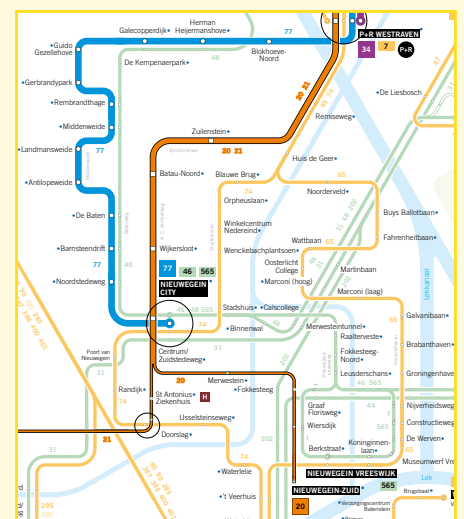
Vanaf 2022 kunnen de reizigers vanuit Nieuwegein en IJsselstein in één keer doorrijden naar Sciencepark met tramlijn 20, 21 en 22.

In het tweede deel zal onder andere ingegaan worden op:

- Het materieel.
- Renovatie van de tramstellen.
- Levensduurverlengend onderhoud tramstellen.

Bronnen:

Canon van Nieuwegein www.tramnieuwegein.nl
 Website Wikipedia: Westnederland, Utrechtse sneltram, Connexxion, Qbuzz, U-OV



De tentoonstelling 'Nieuwegein, centrum van vervoer' in Museum Warsenhoeck opent op 9 juni 2024 en loopt tot zondag 5 januari 2025

Nieuwegein op de kaart: Het Gein en Jutphaas

Bart Jan Damstra

In deze rubriek dit keer aandacht voor kaarten van Jutphaas' grondgebied. Jutphaas had een relatief groot grondgebied; en daar werd in 1798 in de Bataafse tijd het gerecht het Gein aan toegevoegd. Het is daarom niet zo verwonderlijk dat in de loop van de tijd hier een behoorlijke hoeveelheid kaarten van is vervaardigd. Er is een relatie tussen de geselecteerde kaarten en deze bevatten verrassende en interessante gegevens.



Afb. 1. (links) Kaart uit 1694 van het tiendblok 'Gein en Hogeweerd', waarvan de landerijen aan weerszijden van de Geindijk en Geinsteeg gelegen zijn, in de gerechten van het Gein en Vreeswijk. Linksonder boerderij de Warsenhoeck aan de Doorslag, welke aansluit op de 'Crommen IJssel', die rechtsboven uitkomt bij in heul in de IJsseldam in de 'Lekkendijck'. Het noorden is linksonder. (HUA archief 221 St. Marie, inv. 1500)

Afb. 2. (rechts) Kaart van de tiendblokken van het kapittel van St. Marie langs de IJssel van de hand van J. van Broeckhuysen uit 1700. Rechtsonder in lichtgeel het tiendblok 'Gein en Hogeweerd' (zie afb. 1). Onder is de Lek te zien, en de IJssel slingert van onder naar boven, omringt door de tiendblokken. Het noorden is rechtsboven. (HUA archief 221 St. Marie, inv. 809)

1. Het Gein – 1694 en 1700

De kerkelijke instellingen, waaronder de Utrechtse kapittelkerk van St. Marie, laten met name in de 17^e eeuw in 'kaartboeken' de bezittingen gedetailleerd in kaart brengen. Deze kerkelijke instellingen waren als gevolg van de reformatie veranderd in gereformeerde vermogensinstellingen, en maakten deze bezittingen te gelde. Afb. 1 werd in 1694 vervaardigd. Wat opvalt is dat hier voornamelijk landerijen op staan die niet in het bezit van het kapittel waren. Het is dan ook een kaart van de landerijen die behoren tot het tiendblok 'Gein en Hogeweerd'. Dit tiendblok behoorde wel tot het kapittel van St. Marie, net als de meeste andere tiendblokken langs de IJssel, waaronder het blok in de Rijpckerwaard. Deze blokken zijn in 1700 in zijn geheel in kaart gebracht (zie afb. 2). Een tiendblok is een cluster van naast elkaar gelegen percelen, waarover oorspronkelijk een tiende (of elfde) deel van de oogst moest worden afgedragen aan de eigenaar van dit tiendrecht. In het begin waren dit de kerkelijke instellingen, later komen deze tiendrechten in particuliere handen.

De kaart uit 1694 (afb. 1) geeft ons een goed beeld van het bodemgebruik in het tiendblok van 113 morgen groot (ca. 97 ha). Op de hoger gelegen grond van de oeverwal van de IJssel aan de weerszijden van de Geindijk liggen de (grote) percelen bouwland (geel gekleurd), die in totaal zo'n 70% van het tiendblok beslaan. De groene percelen zijn de weiden, die wat lager zijn gelegen ten opzichte van het bouwland. De groene percelen met regelmatige en verder uit elkaar staande stippen zijn de (hoger gelegen) boomgaarden, en de groene percelen direct langs de IJssel waarin de stippen dichter op elkaar staan zijn de (lager gelegen) griendpercelen.

Vrijwel alle afgebeelde percelen behoorden tot het vrouwenklooster O.L.V. van Nazareth in het Gein. Van het in 1694 al verdwenen klooster is op de kaart niets meer te zien, wel staat ongeveer ter plaatse van het klooster een boerderij afgebeeld die op andere kaarten en teksten 'Arkelklooster' (1684: 'hooffstede genaemt Convent van Arckel')¹ wordt genoemd; de goederen van het klooster Nazareth

werden in de 17^e eeuw administratief samengevoegd met die van het St. Anna klooster, van welk klooster de oorsprong in Arkel ligt.

2. Waterschap Heycop genaamd Lange Vliet – 1684 (en 1875)

In 1385 wordt op initiatief van bisschop Florens het waterschap 'Heycop genaamd de Lange Vliet' ingesteld. Met een nieuwe watergang naar het noorden op de Vecht bij Breukelen wordt de afwatering van onder meer de polders in het Nedereind van Jutphaas verbeterd. Het Nedereind waterde tot dan toe af op de IJssel in het zuiden, maar dit werd als gevolg van verzanding van de IJssel steeds lastiger. Op afb. 4 zijn de tien betreffende polders afgebeeld die afwateren op de Vecht bij Breukelen, geheel rechts op de kaart. Het doel van deze kaart was primair om de polders in beeld te brengen die behoorden tot dit waterschap en relevante objecten en herkenningspunten, verder is veel weggelaten. Wat de relevantie is van het afbeelden en benoemen van een tweetal paardenmolens in het Nedereind (nabij

Veldnamen en andere toponiemen in het Gein

Op de kaart afb. 1 zijn vele water- en landwegen te zien; de Doorslag, Kromme IJssel, IJsseldijk, Ran(d)dijk, Geinsteeg, Geindijk, Wiersdijk en Lekdijk inclusief de IJsseldam (eeuwenlang 'de Nieuwe dam' genoemd). Veel van deze namen en veldnamen dateren al uit de middeleeuwen en hebben een relatie met het landschap of voormalige bebouwing. Een greep uit deze namen: een naamkundige relatie Werrenhoek en Warsenhoek ligt voor de hand, meer hierover in kader 'Werrenhoek en Warsenhoek'. Aan de IJssel langs de Geindijk is 'de Lage Waard' of 'Het Smeer' te zien. De IJssel is na de aanleg van de IJsseldam in 1286 ter plaatse versmald of verengt, vandaar ook 'Enge' IJssel. Het verkregen aangeplempte land was vet en drassig, waar 'smeer' naar verwijst. De 'Waaikuil' ter plaatse van de latere Rietput is ontstaan na een dijkdoorbraak. 'De Oplage' lijkt betrekking te hebben op een gebied waarvan de begrenzing niet helder is. Het verwijst mogelijk naar een dijkversterking, of een functie als een 'dwarsdijk' voor de Geindijk, tussen de IJssel en de Zandveldsewetering. 'Snepel' is een verwijzing naar de driehoekige vorm van het perceel. Het element 'bagijn' in 'Bagijnehogewaard' lijkt een ('onjuiste') verwijzing naar de bewoonsters van het klooster Nazareth; nonnen in een besloten convent, het zijn geen begijnen. Of anders een indirecte verwijzing, als het wordt gezien als verbuiging van 'to beg' (=bidden). 'Kuil' in 'Kuilland' heeft etymologisch gezien de betekenis van verhoging, een passende naam op de hoger gelegen oeverwal van de IJssel. Ook is de naam voor de beide 'blokken' is passend, aangezien dit verwijst naar een 'beloken' oftewel omheind, op zich zelf liggend stuk land (groene lijn op afb. 3). 'De Woestijn' ligt in de voormalige rivierbedding; de boeren haalden hier hun zand voor het ophogen van het erf en de paden.

Veel van deze namen dateren uit de middeleeuwen en worden onder andere in de 16^e eeuwse 'Kroniek van Buysling' genoemd. Alle landerijen op de kaart behoorden (afgezien van de 'Acht mergen') vanaf de 15^e eeuw tot de goederen van het klooster Nazareth in het Gein. Van het klooster zelf is helaas niets meer te bekennen op de kaart.



Afb. 3. Kaart uit 1694 van het tiendblok 'Gein en Hogeweerd'. Wegen en waterwegen zijn met kleur gemarkeerd. De veldnamen zijn cursief weergegeven. (HUA archief 221 St. Marie, inv. 1500; bewerking auteur van afb. 1)

Rijnstein en aan de Galesloot) is niet duidelijk.

Een aantal van de op de kaart genummerde elementen wordt uitgelicht met de originele beschrijving uit 1684 en aangegeven op de kopiekaart uit 1875 (afb. 5). Aan de Vaartse Rijn, op de grens van Westraven ('B') en Jutphaas ('E') nr. 4: 'Een heul by de Blocksteeg, wort onderhouden by die van Nedereynde van Jutphaes [...]'. Een heul is een doorgaans niet watervoerende duiker of doorgang onder de weg of dijk voor de overslag van overtollig water. Even verder naar het zuiden, aan dezelfde Vaartse Rijn bij het Sluisje en de brug van Jutphaas nr. 5: 'Steene heul en de overtoom by de Jutphaserbrugh, nu verandert tot een sluys, word onderhou-

den by die van het Neder-eynde van Jutphaes'. Verder naar het zuiden passeren we de molen, bij de splitsing van de Vaartse Rijn en de Doorslag komen we bij nr. 6: 'De brugh over de Isel genaamt van outs den Deurslach'. We volgen de Doorslag en halverwege de Doorslagsluis en de Randdijk komen we bij nr. 7: 'Een heul wort onderhouden by die van het Neder-eynde van Jutphaes'. Verder zuidwaarts komen we aan bij het begin van de Ran(d)dijk bij nr. 8: 'De Werrenhoek ofte begin van de Rantdijk' (zie ook kader 'Werrenhoek en Warsenhoek'). Halverwege de Ran(d)dijk richting IJsselstein komen we bij nr. 9: 'De Groene weg nae Jutphaes'. Een deel van het tracé van deze weg is er nog in de wijk Doorslag, nu Groene steeg ge-

naamd. Onder deze Groene weg ligt een tweetal heulen (nrs. 38 en 39). We komen bij een 'steene heul' aan op de Nedereindseweg, we gaan westwaarts en treffen nog diverse heulen en bruggen aan, en de aanzienlijke huizen 't Huijs Vronesteijn, 't Huijs Rijnsteijn, 't Huijs te Gent [=Rijnenburg; was lang in bezit van de familie Van Gent] en 't Huijs Eversteijn.

3. Rijnenburg, omgeving Everstein – 1598-1626

In de periode 1598-1626 vervaardigde landmeter en tekenaar Hendrik Verstraelen voor het kapittel van Oudmunster een kaartboek waarop alle percelen werden afgebeeld die in het bezit waren van deze kerk. Op één van deze pagina's, die

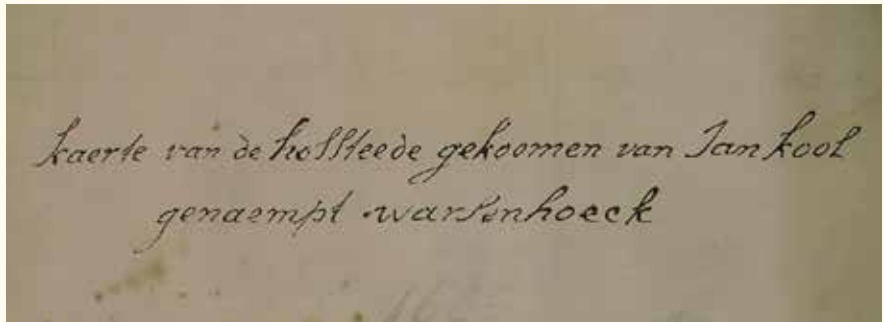
Werrenhoec en Warsenhoeck

Op afb. 4 en 5 lezen we bij nr. 8: 'De Werrenhoec ofte begin van de Rantdijk'. Opvallend is de naamkundige overeenkomst tussen 'Werrenhoec' en 'Warsenhoeck'. De kaart laat in het midden aan welke zijde van de Doorslag deze 'Werrenhoec' is gelegen. Een beschrijving uit 1523 van hoeven land nabij het Huis Oudegein, aan de oostzijde van de Doorslag geeft echter uitsluitend: 'streckende van den Werrehoec tot in de Wyerse weteringe [=Zandveldsewetering langs de Wiersdijk]'². In 1478 is sprake van land genaamd 'Warrehoek'. Deze veldnaam is overgegaan op de boerderij. De oudst bekende vermelding waarmee specifiek de boerderij (en de landerijen) worden aangeduid dateert van 1685, zie afb. 6 en 7 hieronder. Het handschrift lijkt echter jonger dan 1685 en is mogelijk later aangebracht. Rond 1725 is sprake van de 'hofstede op den yssel genaempt Warsenhoeck'³. In 1774-1779 is sprake van 'Arien Arisse van Warsenhoeck'⁴ en in 1824 van 'de groote hofstede aan den IJssel'⁵. In de beschrijving van de eerste kadastrale kaart uit 1832 wordt de grens tussen Vreeswijk en Jutphaas nabij de boerderij beschreven als 'het midden van den Gijndijk tot aan de Gijnsesteeg en vervolgens door het midden van de Gijnsesteeg tot aan eene boerewoning genaamd den IJssel gelegen in de gemeente Jutphaas'. Door de eeuwen heen komen we de namen Warsenhoeck, IJsselstee, boerderij Vlooswijk, De Wit over het water, den IJssel (en mogelijk ook de Vokkerhofstede) tegen.

Er is geopperd dat de naam een verbastering kan zijn van 'dwarshoek'. Bij bestudering van kaarten is inderdaad een knik te zien in de Doorslag ter hoogte van de boerderij, wat de naam zou verklaren. Het lijkt echter niet waarschijnlijk, omdat het lastig is naamkundig aansluiting te vinden op de oudere bekende naamsvormen.

Meer aannemelijk is de verklaring gelegen '(in) de hoek van een weer'. Een 'weer' is een cluster van landerijen binnen twee grenssloten, een eenheid land dus; en geeft ook een verklaring als afsluiting of verdediging ('weren')⁶. En als we het wat ruimer interpreteren kan het zelfs de betekenis van waterkering/dijk hebben⁷, wat toepasselijk is gezien de dam die hier in de 12^e eeuw lag in de Doorslag. Een andere, soortgelijke verklaring is de betekenis van 'werre' als: land waarop een hoeve staat⁸. Elders zijn varianten als 'de Warren' en 'De Warrensenden' bekend⁹. Een betekenis gerelateerd aan 'wi(e)r' - 'verhoging' - past niet binnen het klinkergebruik van de bekende naamvarianten en sluit ik dus uit. In Maarssen is sprake van 'de Warrenhoek', waarin een relatie wordt gelegd met het voor schippers 'verwarrende' bochtige verloop van de Vecht ter plaatse¹⁰.

Het is van belang om niet klakkeloos een verklaring over te nemen. Vaststaat is dat vanaf ca. 1700 de naam 'Warsenhoeck' in gebruik is voor de boerderij zelf. Maar het verhaal van de boerderij waarin ons museum sinds 1990 is gevestigd, is dus nog niet compleet; er is meer onderzoek nodig.



Afb. 6. Kaart van de boerderij de Warsenhoeck met bijbehorende landerijen in de polder Oudegein uit 1685. Het noorden is onder. Met tekst op de achterzijde van de kaart. (NA Heereman van Zuydtwijck - kaarten, inv. 12)

in 1626 tot stand kwam, staan percelen in het Nedereind tegenover het huis Everstein afgebeeld (afb. 7). In het zuiden grenzen deze percelen aan de IJsselwetering; in het noorden aan de Nedereindseweg (dit deel staat ook wel bekend als Vlierensteeg). De boerderij met achterliggende 'campen' land M t/m P (totaal 17 morgen) is op dat moment in gebruik bij Dirckgen Willems Smooren, de landerijen Q t/m V (12 morgen) zijn in gebruik bij Dirck Willemzoon en de landerijen W t/m Z (8 morgen, inclusief de boomgaard tussen de Nedereindseweg en Achterdijk) zijn in gebruik bij Gerrit van Ruempst. Leuk detail is dat dit laatste perceel tot op

de dag van vandaag bekend staat als 'De acht morgen'. Deze wordt in het westen begrenst ('aengelant') door een perceel van het kapittel van St. Pieter, waarvan een kaart bekend is in het kaartboek van het kapittel van St. Pieter, die volgens de meting in 1598 ruim 9 morgen groot is (afb. 8).

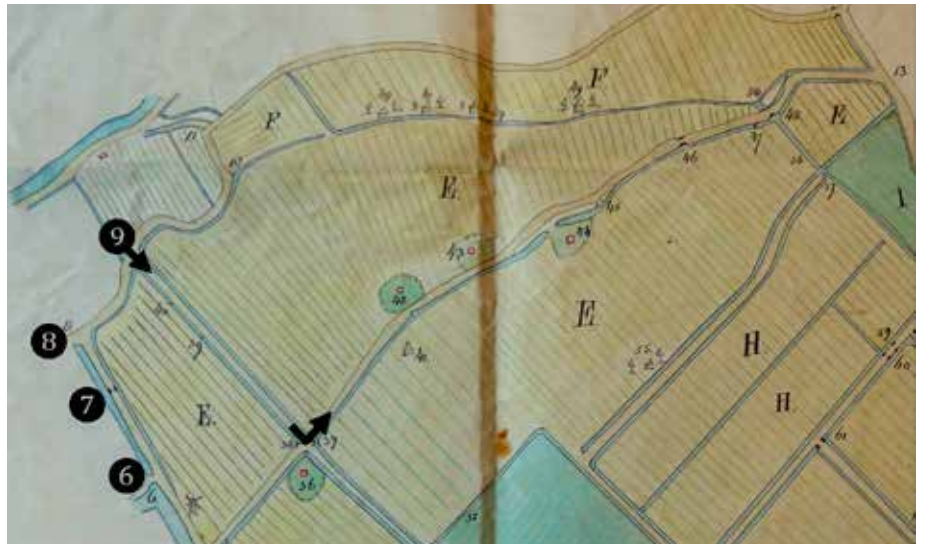
Het er tegenover gelegen huis Everstein is op afb. 7 'Verhuell huijs' genaamd, naar de toenmalige eigenaar. Zo staat het huis ook een tijdlang bekend als het 'Verburg-huis'. In 1644 wordt Everstein beschreven als: 'sekere hofstede genaemd het huis Eversteyn' gelegen in het Nedereind van Jutphaas, groot ca 15 morgen,

waarvan 2 morgen erfpacht van St. Pieter, 'wesende vrij eigen goed strekkende uyt Jutfaserwetering tot Heycop-perdijck', 5 morgen 'weylant met boegert strekkend uyt Jutfaserwetering aan Ysselwetering', en als 'een schone plaisante hofstede genaemt thuys te Eversteyn, synde massyf gebouw, pavillonswijse van omtrent 3 roede vier-cant gefundeert op drie cruysgewelfde celders'.¹¹

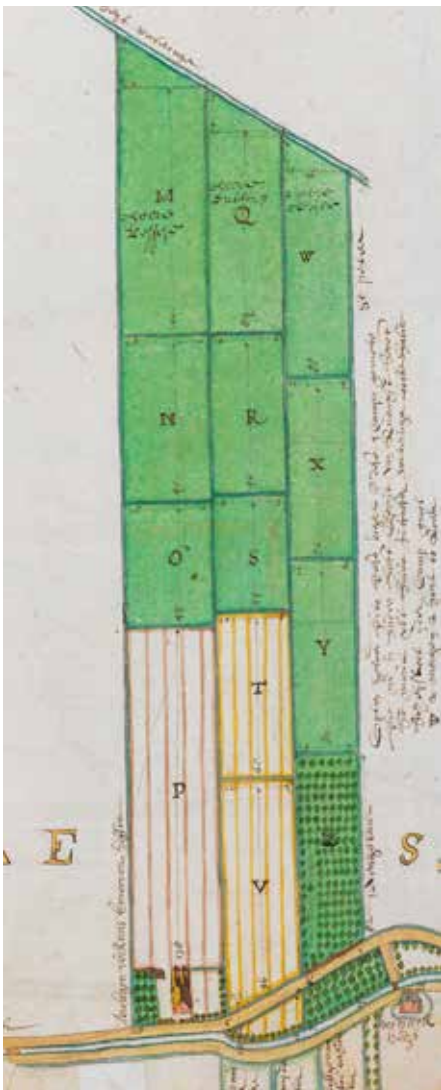
Het huis staat aan de Achterdijk, een kade van ongeveer 1,5 km lang die ten noorden van en parallel aan de Nedereindsewetering ligt. Deze wordt in de loop van de tijd onder andere Achterdijk, Achterweg, Tiendweg en Dwarsdijk genoemd. Het



Afb. 4. Kaart van het waterschap 'Heycop genaamd de Lange Vliet' van de hand van de landmeter C. Reets uit 1684. De afwateringseenheden in Jutphaas zijn genummerd met 'E', die van Galecop met 'D'. Het noorden is rechtsonder. (HUA archief 8001 Muller, inv. 164)



Afb. 5. Uitsnede van een kopie van de kaart van het waterschap 'Heycop genaamd de Lange Vliet' (afb. 4), uit 1875. Detail van het gebied ten zuiden van de stad Utrecht, met links de Vaartse Rijn, linksboven de IJssel en rechtsboven bij nr. 13 de aansluiting van de Nedereindseweg op de Meerndijk. Opvallend genoeg ontbreekt hier ten opzichte van het origineel de naamgeving in Jutphaas, en is een stukje Rijpckerwaard en IJssel juist toegevoegd. Het noorden is rechtsonder. (HUA archief 802 Losse aanwinsten, inv. 791; bewerking auteur)



zal een achterkade/keerkade zijn geweest ten behoeve van de waterbeheersing en een toegangsweg tot de landerijen ten noorden van de wetering.

Noten

- 1 HUA archief 49 Dorpsgerichten, inv. 694
- 2 HUA archief 221 St. Marie, inv. 1499
- 3 NA archief Heereman van Zuijdtwijck, inv. 1232
- 4 HUA archief 7 Oudegein, inv. 83
- 5 HUA archief 7 Oudegein, inv. 189
- 6 <https://etymologiebank.nl/trefwoord/weer2> (geraadpleegd 29-2-2024)
- 7 G. van Berkel & K. Samplonius (2018), 'Nederlandse plaatsnamen verklaard'
- 8 'Veldnamen in Voorst', p.103
- 9 M. Schönfeld (1980), 'Veldnamen in Nederland' p.165
- 10 Kwartaalblad Historische Kring Maarssen (1983, nr. 2)
- 11 HUA archief 239-1 Hof van Utrecht, inv. 229-2

Afb. 7. (links) Detail van een kaart uit het kaartboek van het kapittel van Oudmunster door Hendrik Verstraelen, met landerijen in het Nedereind aan de Nedereindseweg, tegenover het huis Everstein (rechtsonder). 1626. Het noorden is onder (HUA archief 223 Oudmunster, inv. 933)

Afb. 8. (rechts) Kaart uit het kaartboek van het kapittel van St. Pieter door M. van Oort van een perceel aan de Nedereindseweg tegenover het huis Everstein. 1598. Het noorden is onder (HUA archief 220 St. Pieter, inv. 425)

1999 Scheepswerf Buitenweg en

Tekst: Jaap Boersema

Foto's: archief H.Buitenweg

Nog maar 25 jaar geleden was hier volop werkgelegenheid. We zien hier: de Firma EUROGRIT (de kraan staat er nu nog), de scheepswerf NOOIT GEDACHT van de Gebroeders Buitenweg (BW), Zand- en Grindhandel van de Firma van der Vlerk-Zwitink en niet zichtbare de Veevoeder- en Kunstmesthandel van de Gebroeders Van Eck.



In 1979 voeren we samen naar Limburg... De VIOS I met de familie Edelbroek om er zand/grind te laden en wij met de EGBERTINE van Oldekamp om bij de St. Pietersberg cement te laden. Martin Edelbroek vertelde dat ze in het donker een paal hadden gemist in Born...

Wat een geweldige werkvloer.... Beter kan haast niet. Op de achtergrond de Maasstraat.



Een van de Gebroeders: Huig Buitenweg komt bij de SATURNUS vandaan. Bij de werf liggen de VIOS I, een schip uit Ouderkerk a/d IJssel en de UNION 2 uit Rotterdam. Het oranje bootje, was een werkboot van Buitenweg voor sleep- en duwwerk en heette PLOF, naar het geluid van de motor..



de ijsvloer in de Vaartsche Rijn



Bij de Kunstmest- en Veevoederhandel van de Gebroeders Van Eck ligt hun MS SATURNUS. Er achter ligt de EUREKA, het scheepje van Floris Spronk, die -na zijn pensioen- bij Van Eck als kraanmachinist werkte.

Samen met Piet Hornes heb ik op de SATURNUS een paar reisesjes naar IJmuiden gemaakt om daar kunstmest te laden naar diverse bestemmingen.



De ijsvloer is voor herstel van de kopschade een -koude- uitkomst. Het materiaal komt rechtstreeks van de werf.... BW, zoals op de kruiwagen valt te lezen. We zien hier: v.l.n.r. Cor Doeland en op de rug schipper Adri Schurink. Het schip liep in 1924 van stapel bij de bekende Fa. Boot in Alphen aan de Rijn.



De klus is geklaard. Nog even een ladder geplaatst om aan boord te komen. De dooi treedt al in. Rechts het bedrijf EUROGRIT, Van Loon. Nu is daar de Zandoever.

Rein Boere vertelt

Oproep: herinneringen aan de oorlog

Tor Stegeman, werkgroep exposities

Museum Warsenhoek wil een tentoonstelling maken over de ervaringen van Nieuwegeiners in de oorlog. De werkgroep exposities verzamelt verhalen van iedereen die zich de oorlog in onze regio nog kan herinneren. Iemand als Rein Boere dus, die nog precies weet wat er op nieuwjaarsdag 1945 gebeurde – en dat is niet precies zoals in de boeken staat.

Bijvoorbeeld in het boek 'Lopikerwaard in oorlogstijd' wordt beschreven dat de Duitsers er die dag van uitgaan dat de geallieerde troepen in het al bevrijde zuiden van Nederland niet al te fris zullen zijn na de jaarwisseling: een goed moment voor een massale luchtoperatie. Zo'n 800 vliegtuigen 'kwamen als postduiven laag over het land aanvliegen en moesten dan voor de bomen en de huizen weer stijgen om weer zo laag mogelijk ook over de Lopikerwaard verder te gaan'. De operatie was zo goed geheimgehouden dat veel toestellen werden uitgeschakeld door de eigen luchtverdediging van de Duitsers. Onder meer in Polsbroek en Blokland kwamen aangeschoten vliegtuigen neer. 'Even later om 8.49 stortte weer een vliegtuig neer, nu in IJsselstein'.

'Daar heb ik nog een ander verhaal bij dus!' Rein Boere, zoon van Toon Boere, woonde toen in de boerderij aan de Hoge Biezen achter de Paardenlaan, waar het brandende vliegtuig naar binnen vloog. Rein: 'Het was veel vroeger. We waren net uit bed en nog in pyama toen we de herrie van dat vliegtuig hoorden. Meteen naar buiten! M'n vader merkte het als eer-



ste. Hij was bij de koeien en die schrokken allemaal tegelijk. Dan is er wat aan de hand! Hij zag het brandende toestel over de Paardenlaan aan komen suizen! Het boorde zich in de gevel van de boerderij en brandde uit. De ravage was enorm, de vleugel lag in het tweepersoonsbed van mijn ouders en in een kinderledikant lag een accu. Met zijn handen gebaart hij een afmeting als een veilingkist. 'Gelukkig waren we al op!' Rein Boere kijkt gelukkig goed terug op deze periode. Ze hadden het in de oor-

log niet slecht, vertelt hij. 'Mijn vader had meteen aan het begin een deel van het grasland omgeploegd, gescheurd, en hij had tarwe, aardappels en suikerbieten gezaaid. Daar maakte je brood en stroop van. De mensen, vooral kinderen, kwamen wel eens aan de deur om eten. Ze vertelden aan elkaar door dat je bij Boere wel wat lekkers kreeg. Het moest natuurlijk niet te gek worden, want we waren met zes kinderen, dus een gezin dat zelf ook nogal wat nodig had.'

Heeft u ook een verhaal over de oorlog? De Historische Kring wil graag zoveel mogelijk verhalen verzamelen en die vastleggen op film en foto's en gebruiken voor een expositie.

Fijn als u reageert via exposities@museumwarsenhoek.nl We zijn blij met alle verhalen, maar zeker ook voorwerpen. Graag uw reactie voor december 2024; dan kunnen we in januari 2025 de tentoonstelling over 'Jong in de oorlog' inrichten.



Deadline

De deadline voor de volgende uitgave van de Cronyck de Geyn is 1 juni a.s.; wij zien uw bijdrage graag tegemoet! De redactie behoudt zich het recht voor uw bijdragen, indien nodig, in te korten. Neem gerust contact op om suggesties. Wij verwachten dat de volgende Cronyck half juli door onze vrijwilligers verspreid wordt.

Van Utrecht naar Vreeswijk – geschiedenis van een weg (4)

Siety Meijer

Wie vanaf het Ledig Erf te Utrecht naar Vreeswijk fietst en daarbij steeds de route langs Merwedekanaal en Vaartse Rijn kiest, bevindt zich op een historische weg van internationale allure. Deze route was eeuwenlang dé verbinding tussen Utrecht en het zuiden van het land, ja zelfs met Antwerpen en Parijs. Hoe zag die weg er vroeger uit? En hoe kon het dat juist deze route door Napoleon werd aangewezen als één van de belangrijke verbindingswegen van zijn keizerrijk? In een serie artikelen wil ik een beeld schetsen van de ontwikkeling van deze weg. Dit vierde deel beschrijft hoe de weg het strijdtoneel werd van patriottische Utrechtse burgers en oranjegezinde troepen.

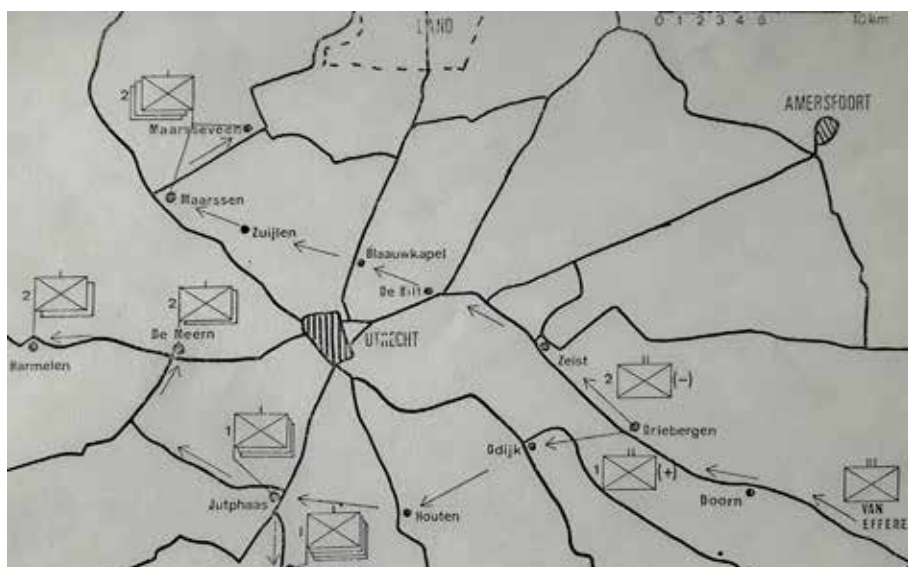
Achtergrond

In 1766 wordt Willem V stadhouder van de Republiek. De economische situatie is over de jaren heen flink verslechterd door oorlogen en overstromingen. Willem V is geen sterk leider en krijgt veel kritiek. Onder invloed van internationale stromingen ontstaat er een patriottische beweging die een meer democratisch bewind wil. Vanaf 1783 ontstaan hieruit exercitiegenootschappen. In september 1785 nemen Haagse patriotten het bestuur van de stad over. Willem V raakt hierbij het commando over het garnizoen kwijt en wijkt met zijn vrouw uit naar Nijmegen, een stad die hem gunstiger gezind is. De Staten van Holland bouwen aan de grenzen van Holland een militair cordon op.

Ook de stad Utrecht is een patriottisch bolwerk. Het provinciaal bestuur is uitgeweken naar Amersfoort en zij vrezen dat Holland de stad Utrecht zal claimen. In een vergadering op 5 mei 1787 wordt een plan ontworpen om de stad van Holland af te snijden. Daarvoor willen ze troepen positioneren langs de doorgaande wegen naar Utrecht. Locaties ter hoogte van Maarssen, Maarsseveen, Harmelen, De Meern, Jutphaas en Vreeswijk worden aangewezen. Kolonel van Efferen, wiens regiment zich op dat moment bij Rhenen bevindt, krijgt opdracht om deze troepenbeweging uit te voeren. (Angenent, 1987)

De mars naar Vreeswijk

Van Efferen en zijn manschappen vertrekken op 9 mei 1787 om drie uur 's ochtends uit Rhenen. Het regiment bestaat uit twee bataljons, die elk weer uit zeven compagnieën bestaan. In Driebergen splitst van Efferen zijn troepen op: vier compagnieën van het tweede bataljon vervolgen de weg



Afb 1: De route die het regiment van kolonel van Efferen aflegt in opdracht van de Provinciale Staten (Angenent, 1987, blz 28).

via Zeist en De Bilt naar Maarssen, met de overige troepen trekt van Efferen via Odijk en Houten naar Jutphaas. 's Avonds rond kwart voor zeven bereiken ze Jutphaas. De drie overgebleven compagnieën van het tweede bataljon trekken van hieruit verder naar De Meern en Harmelen. Van het eerste bataljon blijven drie compagnieën in Jutphaas, onder leiding van majoor van Oldenkop. De overige vier trekken over de weg langs de Vaartse Rijn verder naar Vreeswijk, waar zij rond acht uur aankomen. Het zal hun taak zijn om opzicht op de sluis te houden en ervoor te zorgen dat er geen inundaties gesteld worden. (Angenent, 1987, blz 27)

De gemeenten die troepen moeten inkwartieren zijn van te voren aangeschreven. Als de drossaard van Vreeswijk rond 12 uur die middag het bericht ontvangt dat er troepen onderweg zijn naar Vreeswijk,

begeeft hij zich onmiddellijk naar Utrecht om het nieuws over te brengen. Nog diezelfde middag komt de vroedschap van de stad bijeen. De Vaartse Rijn, Rijndijk en sluisen bij Vreeswijk zijn eigendom van de stad Utrecht en van groot belang voor de handel én voor militaire inundaties. De stad besluit een detachement van tweehonderd burgers en een compagnie scherpschutters onder leiding van de heer d'Averhoulte naar Vreeswijk te sturen om orde op zaken te stellen.

De Utrechtse troepen

Diezelfde dag nog verzamelen de vrijwillige burgers van de schutterijen zich buiten de Tolsteegpoort, waar d'Averhoulte zijn troepen formeert:

“De scherpschutters of jagers, dertig man sterk, hebben de avant-garde. Ze zenden kleine detachementen vooruit,

om de wegen, huizen en heggen te inspecteren. ...

Na de scherpschutters komen de infanteristen, totaal tweehonderd man sterk. Zij zijn verdeeld in vier divisies, elk van twee pelotons. ... (Andel en Hoogendijk, 1985).

De pelotons worden twaalf man breed opgesteld, twee gelederen per peloton. Zij maken zo gebruik van de volle breedte van de Vaartse Rijndijk. Ze krijgen de beschikking over een drietal kanonnen. Dit geschut, alvast geladen voor gebruik, wordt vervoerd op wagens die getrokken worden door paarden. Twee kanonnen worden tussen het eerste en tweede peloton gepositioneerd, het derde kanon bevindt zich in de achterhoede tussen het zevende en achtste peloton.

Naar verluidt wordt er nog een glaasje 'couragie' gedronken voordat het gezelschap rond half zeven over de Rijndijk naar het zuiden vertrekt. Even buiten Utrecht passeren ze buitenplaats de Liesbosch. Een ooggetuige schrijft: "Het was een zachte voorjaarsavond. Wij zaten ... rustig thee te drinken in den steiger aan de stille vaart, toen wij aan de overzijde het krijgsvolk zagen aankomen. Daar de heer Visscher, de 23-jarige zoon van den ontvanger-generaal der provincie, met mijne familie bevriend was, riep hij groetende in het voorbijgaan: 'Bonsoir, dames en heeren! Wij gaan de soldaten eens bezoeken!' en nog enkele woorden meer, doch onverstaanbaar, daar de afstand over het water vrij ver en de heer Visscher wat moeilijk ter spraak was." (Nagtglas, 1975). De moeilijke spraak zou er volgens Andel en Hoogendijk (1985) op duiden dat de heer Visscher 'in kennelijke staat verkeerde.'

Passage door Jutphaas

Rond kwart voor acht verkennen jagers van d'Averhoul het dorp Jutphaas. Majoor van Oldenkop is zich van de dreiging bewust. Hij geeft zijn vermoeide manschappen opdracht om zich gevechtssklaar te maken. Ook stuurt hij een ordonnans naar Vreeswijk om van Efferen te informeren. In Vreeswijk zijn de vier compagnieën onder leiding van van Efferen zojuist gearriveerd. Van Efferen laat tamboers alarm



Afb 2: Detail van een kaart uit 1789 (C.H. Koning, Rijksmuseum, RP-P-AO-5-68C). Ten noorden (op de kaart rechts) van de brug over de Doorslag had majoor van Oldenkop zijn compagnieën opgesteld. Van Oldenkop trekt zich op bevel van van Efferen terug. In Vreeswijk (links) moest kolonel van Efferen zijn compagnieën gelijk na aankomst weer verzamelen. De compagnieën treffen elkaar op de Rijndijk ter hoogte van de Fokkesteeg (midden op de kaart).

slaan om de manschappen bij elkaar te roepen. Aan van Oldenkop stuurt hij de boodschap om zich terug te trekken. Later schrijft van Efferen hierover:

"naa eene aller fatigantste marsch, aan Jutphaas en de Vaart gekomen te zijn ... onderrigt ben geworden, dat door eene nocturne visite stond te werden overvallen. Reede waarom terstond resolveerde mij met de geringe magt, die nog hadde, daar tegen te kanten ... zoo dra de aannaaderende drie compagnie van Jutphaas met mij zouden zijn vereenigd, terstond aan te tasten, het welk dan heb ondernoomen." (Angenent, 1987, blz. 62)

De verkenners van d'Averhoul hebben inmiddels rapport uitgebracht dat vijandelijke troepen voor de brug over de Doorslag in slagorde opgesteld staan. D'Averhoul geeft zijn manschappen opdracht om halt te houden en de kanonnen van de wagens te halen. Zo trekken zij behoedzaam verder. Als verkenners rapporteren dat de vijand zich terugtrekt, vermoedt d'Averhoul een hinderlaag. Hij laat alle huizen langs de route doorzoeken voordat hij de kanonnen weer op de wagens laat laden en verder trekt. Tegen de tijd dat zijn troepen Jutphaas uit zijn

en richting Vreeswijk marcheren is het bij negenen en vrijwel donker.

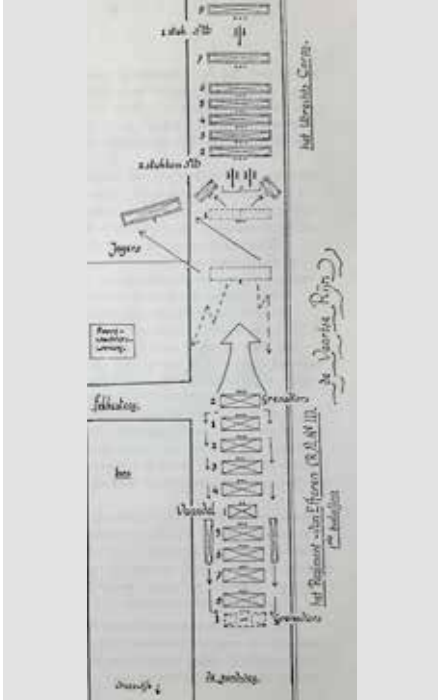
Van Efferen is inmiddels met zijn manschappen over de Vaartse Rijndijk weer noordwaarts getrokken. Ter hoogte van de Fokkesteeg treffen zij de terugtrekkende compagnieën van van Oldenkop, waarmee het eerste bataljon met zo'n 360 man weer op volle sterkte is. De troepen worden op de weg in slagorde opgesteld.

Het gevecht aan de Vaart

De positie van de verdekt opgestelde compagnieën is bij de Utrechtse troepen al snel bekend. Vooruitgezonden scherpschutters komen terug met het bericht dat zij op het bataljon van Van Efferen zijn gestuit. D'Averhoul geeft het voorste peloton de opdracht om naar achter te trekken zodat de kanonnen in stelling kunnen worden gebracht. De scherpschutters worden rechts langs de sloot geposteerd. Het is inmiddels tegen tien en volledig donker¹.

De Utrechtse zijn nog aan het manoevreren als de voorste rij grenadiers op bevel van Van Efferen het vuur openen. Terwijl deze schutters terug lopen, achteraan aansluiten en herladen, trekt de tweede rij naar voren en vuurt op zijn beurt een salvo af. Aan Utrechtse zijde

¹ Angenent (1987) geeft aan dat de genoemde tijden zijn weergegeven in plaatselijke Utrechtse tijd en dat dit anderhalf uur van onze huidige zomertijd verschilt. In onze tijd gerekend vond het gevecht rond kwart over elf plaats.



Afb 3: de opstelling van de troepen (Angenent, 1987)

vallen gewonden en een de heer Visscher wordt gedood. In de achterhoede slaan manschappen op de vlucht. Toch slaagt d'Averhoults erin de orde te herstellen.

Van de zijkant vuren de Utrechtse scherpshutters een salvo op de vijand af. Ondertussen zijn ook de kanonnen in stelling gebracht. De oranjegezinde troepen horen het commanderen en zien lonten ontvlammen die de kanonnen moeten laten vuren. Nu de tegenaanval van de burgers vorm krijgt, slaat de paniek toe bij het regiment. De soldaten slaan op de vlucht, waarbij ze veelal wapens en bagage achterlaten.

Hoewel de strijd beslist is, blijft d'Averhoults voorzichtig. Hij laat het slagveld inspecteren en posteert de artillerie op het kruispunt Rijndijk – Fokkesteeg. Daarbij is één kanon op de Fokkesteeg gericht, de ander op de Rijndijk richting Vreeswijk. Vervolgens trekt hij zijn troepen terug om veilig te overnachten.

Het kampement wordt opgeslagen net ten oosten van de brug over de Doorslag. Er wordt bericht naar Utrecht gestuurd en nog diezelfde nacht vertrekken versterkingen uit de stad naar Jutphaas om zich in het kampement bij hun stadsgenoten aan te sluiten. De volgende ochtend rond zes uur trekt men op naar Vreeswijk. De vijand is dan al gevlogen, evenals veel Vreeswijkers die voor de zekerheid de Lek naar Vianen zijn overgestoken.

In de loop van de dag keren de burger-troepen terug naar Utrecht. Doden en



Afb 4: Vuurgevecht aan de Vaartse Rijn ter hoogte van Fokkesteeg. Door Jonas Zeuner (zowel de paal als de bocht in de Vaart zijn verfraaiingen van de schilder).

gewonden worden per trekschuit vervoerd. Al eerder zijn er verschillende wagens met veroverde goederen naar de stad gestuurd. Als de kolonne 's avonds de Tolsteegpoort bereikt, worden ze met gejuich ontvangen.

De orde hersteld

Lang heeft Utrecht niet van de overwinning kunnen genieten. Op 28 juni van datzelfde jaar besluit de vrouw van Willem V, Wilhelmina van Pruisen, een poging te doen om haar man weer in Den Haag aan de macht te krijgen.

Ze reist van Nijmegen naar Holland en laat zich bij Schoonhoven over de Lek zetten. Op weg naar Gouda wordt ze door patriotten in hechtenis genomen. Na een korte gevangenschap moet ze terugkeren naar Nijmegen. Ontstemd vraagt ze haar broer, koning Frederik Willem II van Pruisen om hulp.

Na enige diplomatie vallen de Pruisen op 13 september 1787 de Republiek binnen en trekken vlot op langs de Rijn naar Vianen. Ze laten hiermee geen tijd voor het stellen van inundaties, en het leger kan



Afb 5: Een Franse kaart (HUA X206674-215075, gebaseerd op afb 2) markeert de locaties van het gevecht.

I: 'De weg van het oud Gyn beneffens een huisje aan het Uitterste van gemelde weg waar den Hr. den Graaf van Efferen post gevat had op welke plaats hij in het duisteren de Burgers van Utrecht aanviel vuurgeevende'.

K: 'digt bij dien weg vertoevde de Burgers den gantsche Nacht tot het aanbreeken van den Dag toen zij bespeurde dat den Hr. Graaf de Vlucht genoomen had met agterlaating van alle Bagagie'.

L: 'de Plaats waar Hr. Visscher Commandant der Burgers gesneuveld is'.

zonder veel weerstand optrekken richting Den Haag en Amsterdam. De orde wordt hersteld en het stadhouderlijk paar keert terug naar 's Gravenhage. Ter ere van dit militair succes wordt in opdracht van Frederik Willem in Berlijn de Brandenburger Tor gebouwd.

Literatuur

Andel, van A. en Hoogendijk, E. (1985). Het gevecht bij Vreeswijk.
 Angenent, W.J. (1987). Het gevecht bij Vreeswijk.
 Nagtglas, C.J. (1975). Utrecht tussen Pruis en Fransoos.

Het ontwerp van de Nieuwegeinlijn

Sjaak Boone in gesprek met Fred Andrioli

Vele reizigers uit Nieuwegein en IJsselstein maken dagelijks gebruik van de tramverbinding naar Utrecht, de Nieuwegeinlijn. Hoe is die verbinding tot stand gekomen en welke keuzes zijn er gemaakt, voordat het tracé is vastgesteld? Welke varianten zijn onderzocht? Fred Andrioli is als medewerker van de NS betrokken geweest bij het Urgentieteam, die de haalbaarheid van verschillende varianten van de regionale openbaar vervoerverbinding heeft onderzocht.



Fred Andrioli in 1994 (Foto uit OR-blad NS)

In het Haags Historisch Café tref ik Fred Andrioli. Wanneer hij hoort dat ik naar Nieuwegein ben verhuisd, vertelt hij mij dat hij in de voorontwerpfase namens zijn werkgever NS betrokken is geweest bij de tramverbinding tussen Nieuwegein en Utrecht. Ik moet maar eens een afspraak maken, hij heeft nog wel wat stukken bewaard over die periode.

Zo komt het dat ik aanbel bij het moderne appartement van Fred in het centrum van Den Haag. Fred Andrioli heeft zijn hele leven in Den Haag of omgeving doorgebracht. Zijn naam is afkomstig van zijn Italiaanse voorouders die leefden in het grensgebied tussen Italië en Zwitserland. Zijn ouders waren gescheiden, zijn moeder woonde met Fred in Den Haag en kreeg na het bombardement op het Bezuidenhout een bovenwoning toegewezen in de Cuypstraat in de Haagse Schilderswijk.

Opleiding

Hij doet na de lagere school de MULO. De meeste kinderen uit de wijk volgen na de lagere school meestal geen verdere opleiding. “Wil je professor worden of zo?” krijgt hij als commentaar.

Na de MTS gaat Fred in militaire dienst bij de Koninklijke Luchtmacht en volgde hij de officiersopleiding. Daardoor duurt zijn dienstdtijd vierentwintig maanden.

Na zijn militaire dienst start Fred een studie Bouwkunde aan de Technische



Eerste tramstel van sneltram Utrecht naar Nieuwegein wordt op de rails gezet. (foto Nationaal Archief)

Hogeschool Delft (nu Technische Universiteit Delft). Fred, die officieel geen HBS of gymnasium heeft gevolgd, wordt toegelaten na een onderzoek, waar acht hoogleraren bij betrokken zijn. Hij doet de afstudeerrichting stedenbouw.

Na zijn afstuderen in 1969 treedt Fred in dienst bij een stedenbouwkundig adviesbureau in Rotterdam, dat tegenwoordig bekend staat als Kuiper Compagnons BV. Fred sluit zich in 1971 als hobby aan bij ROVER (toen nog de Stichting Reizigers Openbaar Vervoer, later wordt het een vereniging). Nadat hij op een congres over verkeer en vervoer een aantal goede opmerkingen heeft gemaakt over het openbaar vervoer, nodigt een medewerker van de NS hem uit om eens te komen praten over een functie bij de spoorwegen. In maart 1973 begint Fred Andrioli bij de afdeling planologie van de NS.

Nieuwegeinlijn: beslissingen en ontwerpen

In 1966 is door het kabinet Cals de Tweede Nota Ruimtelijke ordening aan de Tweede Kamer aangeboden, die de nota vervolgens bekrachtigt. De nota is een be-

leidsplan voor de inrichting van Nederland voor de komende tientallen jaren, waar door bevolkingsgroei de vraag naar huisvesting sterk zal stijgen. Het beleid van “gebundelde deconcentratie” houdt in dat groeikernen worden aangewezen, die de overloop uit de grote steden zullen moeten opvangen. In 1968 is er tussen de minister en de provincie Utrecht een akkoord bereikt over woningbouw in Nieuwegein en Houten. Nieuwegein zal moeten groeien naar 55.000 inwoners. Door vertrek van een collega naar een andere afdeling raakt Fred Andrioli namens de NS betrokken bij de railverbinding tussen Utrecht met Nieuwegein en IJsselstein.

In de regio Midden-Utrecht was in samenspraak van provincie, gemeenten en NS overeengekomen dat het toekomstig openbaar vervoer zou bestaan uit de systemen trein en bus. Om die reden wordt een eerder idee voor een tram naar Nieuwegein afgewezen en is een stads-gewestelijke spoorlijn voorgesteld zoals de Zoetermeerlijn, die gebruik maakt van sprinters. Maar de Nederlandse

staat vindt de door de NS voorgestelde spoorlijn met sprinters die aftakt van de spoorlijn Utrecht-Den Bosch en bekend staat als het “Lunettentracé” echter veel te duur. En dus komt het verzoek om te bekijken of dat niet wat goedkoper kan. Na wat aanpassingen laat het ministerie weten, dat de investering nog steeds te hoog is. De NS en het Gemeentelijk Vervoerbedrijf van Utrecht zijn sterk betrokken bij de studies. Maar de directeur van het Gemeentelijk Vervoerbedrijf Brouwer is vooral een voorstander van een regionaal openbaar vervoer met bussen. Vanuit Den Haag komt het verzoek om te studeren op een tramlijn die vanaf Utrecht via Kanaleneiland naar Nieuwegein loopt. Maar de provincie Utrecht en de betrokken gemeenten zijn het zat om alweer een nieuwe variant uit te werken. Op 18 juli 1973 komt er overleg op hoog politiek en bestuurlijk niveau, waarbij de gedeputeerde C.H. Letschert van de provincie Utrecht, wethouder Wim Vergeer van de gemeente Utrecht en de burgemeester Frans Hermsen (KVP) van Nieuwegein en de burgemeester Jos Timmermans van IJsselstein aanwezig zijn. Bij het overleg zijn de ministers Tjerk Westerterp (KVP) en Hans Gruijters (D66) aanwezig. Namens de NS zijn directeur mr. P.R. Leopold en Fred Andrioli aanwezig. Burgemeester Frans Hermsen klaagt dat het gebrek aan voortgang van de spoorlijn een nadelig effect heeft op de ontwikkeling van de bouwplannen. Die zijn afhankelijk van de spoorlijn. Hans Gruijters toont zich niet onder de indruk van de door de burgemeester gehanteerde argumenten en stelt voor om de bouw dan maar even stil te leggen zolang er geen duidelijkheid is over het openbaar vervoer. Frans Hermsen heeft die reactie niet zien aankomen. Zoveel onbegrip over de nadelige gevolgen voor de gemeente vanwege de ingenomen grondposities en de olopemde financieringskosten heeft hij niet bij de minister verwacht. Zelfs Fred Andrioli, die al een poosje politiek actief is binnen de Haagse afdeling van de PvdA, staat versteld van het politieke spelletje dat er wordt gespeeld. Noodgedwongen gaan alle partijen akkoord met een studie op korte termijn naar weer opnieuw nieuwe varianten. Er wordt een Urgentieteam opgericht, waar Fred Andrioli als planoloog namens de NS deel van uitmaakt.



Zwitsers tramstel op de Nieuwegeinlijn in 1982 (foto Jan Oosterhuis)

Kanaleneiland

De gemeente Utrecht verzet zich met alle macht tegen de komst van een sneltram, men wil niets te maken hebben met een lijn door het Kanaleneiland. De ambtenaren van de gemeente Utrecht zijn negatief over de tram. Ir. Beuving van de verkeersdienst is een groot voorstander van autovervoer. Van hem is de uitspraak: “Een voetganger is een automobilist die zojuist een parkeerplaats heeft gevonden”. De gemeente Utrecht houdt zich in die periode bezig met de ontwikkeling van het winkelcentrum Hoog Catharijne, waarbij een deel van de Catharijnesingel wordt gedempt om de auto maar vooral ruim baan te kunnen geven. Maar de gemeenten Nieuwegein en IJsselstein beginnen begrip te ontwikkelen voor de tramlijn. Fred Andrioli vindt het idee van een sneltram die ook Utrechts woonwijken aandoet interessant. Hij moet wel een keer verschijnen bij een directievergadering van de NS. Men verwijt hem dat hij zich bezig houdt met een studie naar tramlijnen. “Wij doen alleen aan treinen”, is het standpunt van de directie. Maar Freds directeur P.R. Leopold verdedigt hem. Al in november 1973 brengt het Urgentieteam een rapport uit, waarbij alternatieven zijn uitgewerkt van het Lunettentracé, een sneltram via Kanaleneiland en regionaal busvervoer. Een maand later hoort de Rijksplanologische commissie de provincie en de betrokken gemeenten.

Omdat Fred niet helemaal gerust is op de invloed van de ambtenaren op de houding van het gemeentebestuur van Utrecht neemt hij contact op met partijgenoten in de PvdA-fractie in de Utrechtse gemeenteraad Frans de Reeper en Hans Versnel. Zij staan achter de argumenten van Fred en arrangeren een gesprek met de PvdA-wethouder Theo Harteveld. In de periode 1974 tot 1987 is Fred Andrioli lid voor de PvdA van de

Provinciale Staten van Zuid-Holland en heeft hij binnen die partij veel contacten.

Geen bus, maar tram door Kanaleneiland

Op 18 april 1974 is Fred Andrioli als lid van de NS-delegatie aanwezig bij het overleg van de ministers Tjerk Westerterp en Hans Gruijters, de provincie Utrecht en de drie gemeenten. De ministers delen mee dat de bus-variant financieel voordeliger is, maar dat zij om planologische en bestuurlijke overwegingen kiezen voor de variant van een sneltram via Kanaleneiland. Ir. Theo Quené van de Rijks Planologische dienst licht toe dat die tramverbinding in de toekomst kan worden verlengd door de binnenstad naar De Uithof en naar Zeist. De provincie Utrecht pleit nog pro-forma voor een spoorlijn via het Lunettentracé, wethouder Theo Harteveld van de gemeente Utrecht zegt dat hij zich niet bij voorbaat verzet tegen een sneltram door Kanaleneiland, de andere wethouders van Utrecht Henk Zeevalking en Wim Vergeer houden hun kruit droog. Nieuwegein wil dat de woningbouw zo snel mogelijk van de grond komt. De ministers besluiten dat de keuze afhangt van de reacties en vragen de dagelijkse bestuurders van de gemeenten en provincie om zich binnen 10 dagen uit te spreken. In mei 1974 laat de regering weten dat zij hebben gekozen voor een sneltram via Kanaleneiland. De provincie Utrecht en de gemeenten Nieuwegein en IJsselstein reageren positief. Het college van B&W van de gemeente Utrecht laat weten om een positief advies voor de sneltram uit te brengen. Maar daarmee was de besluitvorming nog steeds niet geheel afgerond. De gemeente Utrecht ligt nog dwars over de route door het Kanaleneiland. Na de gemeenteraadsverkiezingen houdt D66 in de gemeenteraad van Utrecht maar een enkele zetel over. Het gemeenteraadslid en ex-wethouder Henk Zeevalking wil een ander tracé langs de Overste Den Oudenlaan. Omdat er langs dat tracé alleen parken en bedrijven liggen, is er geen sprake van overlast voor bewoners. Maar voor een goede exploitatie is het wel nodig dat er juist bewoners zijn. Op verzoek van de Utrechtse gemeenteraad komt er in oktober 1974 dus weer een commissie die het voorgestelde tracé vergelijkt met de variant van Zeevalking. Afsproken is dat de NS een concessieaanvraag zal indie-



Midnet sneltram 5012 te Nieuwegein in 1998 (foto Niels Karsdorp)

nen. De commissie brengt in december 1974 een rapport uit. De conclusie daarin is voorspelbaar: een tram over de Beneluxlaan heeft de grootste vervoerswaarde. In januari 1975 gaat het rijk akkoord met het tracé en in maart keurt de Utrechtse gemeenteraad het tracé goed. Maar niet nadat men alweer een studie heeft gevraagd naar de verlenging van de tramlijn naar de Uithof en naar Zeist. De voorbereiding van de aanleg van de tramlijn gebeurt onder leiding van de toenmalige Dienst van Weg en Werken van NS. De betrokkenheid van Fred bij de lijn naar Nieuwegein en IJsselstein houdt hiermee op.

In 1975 is besloten dat er een studie moet worden verricht naar een mogelijke verlenging van de tramlijn via de binnenstad van Utrecht naar De Uithof en Zeist. Deze studie wordt verricht door een werkgroep onder leiding van drs A. Rühl, ambtenaar van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Fred Andrioli is ook lid van die werkgroep.

In december 1975 komt er een rapport over het eindpunt en een mogelijke doorbraak door Utrecht. Uit die studie blijkt, dat een tram door de binnenstad mogelijk is zonder een enkel gebouw te slopen. Ondanks dat de gemeenteambtenaren betrokken zijn geweest voor de afbraak van grote delen van de binnenstad bij de bouw van Hoog Catharijne en de aanleg van een racebaan over de gedempte Catharijnegracht maken zij zich nu druk over de gevolgen van de aanleg van een tramverbinding voor de leefbaarheid en het historisch stadsbeeld. Raadslid Hans Versnel karakteriseert dit ambtelijke commentaar als huichelachtig en volks-

verlakkerij. Fred Andrioli schrijft nog twee artikelen in het Utrechts Nieuwsblad, waarin hij pleit om de mogelijkheden van een doortrek door het centrum nader te bestuderen. Maar dit mag niet baten en een verlenging van de Nieuwegeinlijn naar De Uithof en Zeist verdwijnt uit het beeld.

Variant met trolleybus

Maar of de besluitvorming nu echt is afgerond? In mei 1976 beantwoordt de minister Kamervragen en stelt daarin dat er geen herbezinning plaats vindt over de Nieuwegeinlijn. Maar niet alle leden van de PvdA in de Tweede Kamer zijn overtuigd van een tramlijn. Een tramlijn vergt forse investeringen en juist in die periode loopt de inflatie hoog op en stijgt het rentepercentage naar recordhoogte. De oud-vakbondsmen Jaap van der Doef is woordvoerder van de Tweede Kamerfractie van de PvdA op het terrein van Verkeer en Waterstaat. De PvdA heeft in 1977 de verkiezingen gewonnen en mogelijk is hij een kandidaat voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Met zijn voorstel om een variant met een trolleybus uit te werken sorteert hij mogelijk voor op een post als minister voor Verkeer en Waterstaat. Maar een tweede kabinet Den Uyl komt er niet wanneer Dries van Agt (CDA) en Hans Wiegel (VVD) het zeer snel met elkaar eens worden. De overige leden van de PvdA-fractie zijn trouwens tegen een tracé met een trolleybus. Fred Andrioli is niet helemaal gerust op de besluitvorming en neemt contact op met Burgemeester Frans Hermsen van de gemeente Nieuwegein. “Je moet nu minister Westerterp bellen”, is zijn advies. Frans Hermsen volgt het advies op en daarna is niets meer over de variant met trolleybus vernomen. Aan het eind van de periode van het eerste kabinet Den Uyl wordt de aanlegconcessie van de Nieuwegeinlijn aan NS verleend.

Fred heeft voorkeur voor een sneltramverbinding naar De Uithof en Zeist en is niet geheel gerust op de houding van de gemeente Utrecht. In het voorjaar van 1978 verschijnt een artikel van Fred Andrioli in het Utrechts Nieuwsblad onder de titel “Heeft openbaar vervoer in Utrecht ’n of een lage prioriteit?”. Daarin stelt hij: “Een goede, relatief snelle, openbaar vervoer verbinding, mits gekoppeld aan maatregelen tegen een ongebreideld autogebruik, kan een zeer goede bijdra-

ge tot verhoogde leefbaarheid zijn. Juist met een tramlijn door de binnenstad is immers de vraag van belang op welke wijze en in welke mate van een dergelijke openbaar vervoersvoorziening geprofiteerd kan worden om een matiging van het autoverkeer te bewerkstelligen. Hierover bestaat verschil van inzicht. De Utrechtse ambtenaren zijn ons inziens te pessimistisch over de mogelijkheden van verschuiving van autogebruik naar gebruik van openbaar vervoer en langzaam verkeer...”.



Tramstel 5009 bij IJsselstein Clinckhoeff in april 2006

Openingsrit en verbouwen

Op 17 december 1983 vond de openingsrit plaats van de Nieuwegeinlijn. Veel later is het Utrechtse eindpunt van de lijn verplaatst naar een plek op het Jaarbeursplein. Dit heeft onmiddellijk tot gevolg dat de reizigersaantallen dalen. Weer later is er toch een verlenging van de lijn gerealiseerd naar De Uithof, maar met een grote boog om de stad heen. Blijkbaar kan de gemeente Utrecht nog steeds niet aan een tram in de stad wennen, net zoals de steden Groningen en Leiden waar plannen voor een tram door het centrum van de stad zijn gesneuveld.

Terugblik

Fred Andrioli heeft daarna nog vele jaren met veel genoegen bij de NS gewerkt. Met veel plezier kijkt hij terug op zijn rol in 1989 bij het jubileum van 150 jaar Spoorwegen in Nederland “Treinen door de Tijd”. Ook kijkt hij uiteindelijk positief terug op zijn rol bij het tot stand komen van de Nieuwegeinlijn, maar vindt het desondanks jammer dat de lijn naar de Uithof niet door de binnenstad loopt en niet is doorgetrokken naar Zeist. Maar Nieuwegein heeft nu een tram!

Leven op het fort: op zoek naar sporen van vroeger

Annie van Rees

Vanochtend gaat mijn wekker weer 's te vroeg. Ik schiet mijn kleren aan en spring op de fiets. Ik rijd de Nedereindseweg af en kom langs allerlei mooie oude monumenten; maar die zie ik even niet. De Rijnhuizerbrug over, langs Kasteel Rijnhuizen, rechtsaf en meteen linksaf, een oude brug over en ik kom in een andere wereld, waarin iedereen fijn kan ontspannen op zijn eigen manier: het fort met al het groen, het onderkomen van de Scouting Jan van Hoof, het gezellige Bij de Fortwachter, Restaurant Céline met zijn verfijnde gerechten, de oude remises, de fijne speeltuin en de mooie wandelpaden. Er is zelfs een imkerij.

Daar spreek ik met Henk Valkenet, voorzitter van de HKN, Sarah Gresnigt, adviseur Archeologie en Erfgoed bij de gemeente Nieuwegein en Ann de Vries, eindbaas Bij de Fortwachter. We praten over de geschiedenis van deze plaats, en over hoe die historie terugkomt in de ontwikkeling van de plek. Ideeën te over!

Wandeling over het fort nu

Sinds 2017 is het fort een park waar je lekker kunt wandelen en genieten van de bijzondere natuur. Sarah Gresnigt vertelt hoe de paden zijn aangelegd, de gebouwen gerenoveerd en er een goede tweede brug is gekomen. Ze nodigt iedereen uit dit gebied te gaan bekijken en ervan te genieten.

Er is van alles te doen op het fort: 's zomers lekker wandelen en 's winters gaaf sleeën en schaatsen op de gracht (als het ijs dik genoeg is tenminste). Spannend! Ann de Vries, eindbaas van Bij de Fortwachter, zegt direct:

'Iedereen is welkom, doe wat je wilt' Kom zomaar of kijk eerst op de website of facebook voor de activiteiten. Zo zijn er speurtochten voor kinderen. Heel leuk! En er zit een vragenlijst bij, waar ook Henk een vraag voor maakte. Hij helpt Ann bij het nadenken over de geschiedenis van deze plaats en hoe die in beeld te brengen. Er gaat dus veel gebeuren op deze plek die tot voor enkele jaren zo afgesloten was. Maar nu het bereikbaar is, komen de mensen, nieuwsgierig naar wat er is te zien en hoe het gaat worden. Tijdens Open Monumentendag bijvoorbeeld was het er al heel druk; mensen vertellen ook dat ze zeker terug gaan komen! Ann vertelt hoe bezoekers en zeker kinderen altijd de oude opslagplaatsen, zodra die openstaan, inkruipen. Sarah



Kaart voor de kinderspeurtocht bij De Fortwachter (idee bij De Fortwachter)

Gresnigt vertelt dat die gerestaureerd worden. Want het is interessant te vertellen dat dit overblijfselen zijn van het fort dat hier dienst deed als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Ook is het vet te fantaseren over het Kasteel Plettenburg met zijn mooie tuin dat ooit op dit terrein heeft gestaan.

We maken een reis door de geschiedenis, waarbij we beginnen in het nu en steeds verder teruggaan in de tijd.

Onbekende idylle

In wat nu Bij de Fortwachter is, komen oude en nieuwe bewoners aanwaaien. Ze genieten van het nu, maar denken ook terug aan wat er was. Een heel mooie kans om inwoners van Nieuwegein (verder) kennis te laten maken met de rijke en verrassend boeiende historie van hun woonplaats. Dat is ook de uitdaging voor

de HKN; hoe betrekken en verrassen we de inwoners bij het erfgoed van onze stad. De mensen die Rond het fort woonden, vertellen hoe ze hier leefden en speelden. Lekker schaatsen op de gracht en je nieuwsgierig afvragen wat er achter die bomen lag. In deze tijd was het Fort onbekend gebied. Nee, om te wandelen ging je naar het park van kasteel Rijnhuizen, waar zeker 250 mensen de sleutel van hadden. Dan kon je wandelen in het oude monumentale parkbos met zijn eeuwenoude bomen en verstilde waterpartijen. Maar weinig mensen realiseerden zich dan dat nog iets verder ooit ook een kasteel (bedoeld wordt buitenplaats Plettenburg) had gelegen en dat -verstopt achter nog een brug en een heleboel bomen - de natuur zich op het oude fortterrein ongestoord kon ontwikkelen. De paar mensen die er woonden, genoten vast van hun omgeving!

Vragen

Maar waarom heet dit terrein 'Fort Jutphaas'? Er waren zelfs twee verboden kringen omheen. Mysterieus. En hoe zit dat dan met dat kasteel? Waarom was dat?

Jaren 1950

Lang wisten de mensen niet wat er op het fortterrein gebeurde. Het was afgesloten. "Je wist niet wat er achter die bomen was", klaagde een bewoner van daarbuiten. Sinds de Tweede Wereldoorlog was dit terrein van Defensie, die het gebruikte voor opslag. In 1951 verhuisde Defensie en bleven er enkele gezinnen wonen. In 1951 stopte dit en in 1957 verkocht Defensie het aan Wijnhandel Trouvaille, die er zijn opslag had. In de jaren '80 zakte een vrachtwagen met vaten door de brug. De gemeente herstelde die toen. Dat

was mede te danken aan de inzet van de HKN.

In deze tijd waren er ook veel discussies over hoe het terrein te gebruiken. De emoties liepen hoog op.

Tweede Wereldoorlog

Daarvoor, in de Tweede Wereldoorlog was dit een no-go area. Het fort werd gebruikt door de Duitsers. Die hadden meteen het belang onderkend van deze plaats die zo mooi in het midden van het land was gelegen. Zij vestigden hier hun zendmast met uitschuifbare antenne waarmee ze de Kriegsmarine aanstuurden. Uitzenden deden ze vaak 's nachts. Admiraal Dönitz, in 1945 de tijdelijke opvolger van Hitler, verbleef hier toen vaak om zijn troepen in de duikbotenoorlog aan te sturen.



In de fortgracht tijdens de mobilisatie 1939 (foto Nationaal Archief / Spaarnestad)

In 1943 ontdekten de Engelsen de zendmast en bombardeerden het fort. Het doel werd niet geraakt, maar door de neervallende bommen sneuvelden de ruiten bij menig huis langs de Herenstraat, bij het klooster en de Nicolaaskerk. Kort hierna inundeerden de Duitsers het land. Henk Valkenet denkt meteen aan een foto van de Nederlandse soldaten die in het water van de waterlinie staat tijdens de mobilisatie in 1939. Op de speelplaats op het fort staat een bord met nog meer foto's.

Fort

Het Fort Jutphaas was al ver voor de Tweede Wereldoorlog gebouwd. In 1820 kwamen er al twee schansen met bastions langs beide zijden van de Overeindseweg. Toen de resten van het vervallen kasteel Plettenburg werden gesloopt en de Overeindseweg uiteindelijk om het fort heen werd geleid (later toepasselijk 'Rond het Fort' genoemd), werden beide schansen in de jaren 1840 samengevoegd tot één aaneengesloten fort, met een zogenaamd 'reduit', een fort binnen het fort.

Waarom werd Fort Jutphaas nu juist hier gebouwd? Het fort verdedigde een zogenaamd 'accés': een zwakke plek in de waterlinie. De Overeindse- en Nede-reindseweg lagen op een stroomrug, een natuurlijke verhoging in het landschap die door honderden jaren van rivieractiviteiten was ontstaan. Dat stuk van zo'n 400 meter breed kon niet goed onder water worden gezet. En dat is nou net wel de bedoeling van zo'n waterlinie. Als de vijand eraan komt, inundeer je het land ofwel je zet het land op een gecontroleerde manier onder water: tot 80 cm hoog, zodat vijandelijke soldaten er niet doorheen kunnen waden en boten er aan de grond zouden lopen. De Nieuwe Hollandse Waterlinie was in gebruik van 1870 tot 1945 en was 85 m lang. Ze beschermde Utrecht



Eerste ontwerp van het fort. Kasteel Plettenburg staat boven aangegeven. De Overeindseweg is nog niet omgelegd en loopt nog over het fortterrein. (bron: gemeente)

en het hart van Holland tegen vreemde soldaten.

Dit forteiland was dus een belangrijke plek voor het functioneren van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, waarvan ook het jongste gebouw in Nieuwegein ligt: de Plofsluis, die speciaal ontworpen is voor het afsluiten van het Amsterdam-Rijnkanaal.

Huis Plettenburg

Ook vroeger ziet men al hoe mooi deze plaats is. Op deze plaats, waar nu Bij de Fortwachter ligt, bouwde vermoedelijk Gijsbert uten Gooi, burggraaf van Utrecht, in 1307 Huis Plettenburg. De naam zal wel iets te maken hebben met 'plat' land, maar dat weten we niet zeker. Kennelijk heeft hij rustig genoten van zijn huis, dat deel was van een heel kastelenlint, want pas in 1481 lezen we weer wat in de archieven: in 1481 brandden de troepen van Joost de Lalaing, de stadhouder van Holland en Zeeland en bondgenoot van de Utrechtse bisschop David van Bourgondië, het plat. Al snel echter wordt het huis weer opgebouwd en wonen de Utrechtse gegoede families als Bol en Strick er. De familie Strick verkoopt in 1596 het huis aan de rijkje Franse koopman Nicolas de Malapert. Die breekt het oude en vervallen kasteel af en bouwt er een nieuw kasteel dat in 1598 klaar is. In het boek *Kastelen en ridderhofsteden in Utrecht* (Stichting Utrechtse kastelen) staat dat het het mooiste huis in het Sticht, ja geheel Hollland, is! Het is een L-vormig renaissance kasteel. Het heeft vele dakkappelletjes en 365 ramen, net zoveel als dagen in het jaar. Op de binnenplaats staat een vierkante toren met een achtkantige bekroning, daarin een uurwerk, wat voor die tijd heel bijzonder is. En er komt een mooie tuin; in de 'Stichtse Cleijne Cronicke' staat 'Al daer noch wert by eenen rijcken Heere Mailiepaert een Lusthof gebout, 't welck zo het volbrocht werd, zijns gelycke van fraeyheit, cunst en cieraet men niet en sal vinden...'

Veel mensen komen dan ook naar het Overeind van Jutphaas om dit wonder te zien. Maar dat was voor de adel; het is onwaarschijnlijk dat ze daarbij doorreden naar het plaatsje Jutphaas en de gewone mensen daar spraken. Toch waren de burgers trots op deze aanwinst van Jutphaas. Het verhaal gaat dat er rond dit



Kasteel Plettenburg op een kopergravure van Casper Specht. 1690 – 1700 (collectie historische kring)

kasteel een forse gracht werd gegraven en dat die is gebruikt is bij de bouw van het fort; dat is echter niet terug te vinden op de kaarten uit die tijd.

In de 17^e eeuw hebben de bewoners van Plettenburg veel invloed in Jutphaas. Louis de Malapert is ambachtsheer over het Overeind en het Nedereind en heeft het patronaatsrecht over de kerk. Na zijn dood treedt zijn vrouw Eleonore d'Ablaing op als ambachtswaive samen met haar oudste, nog minderjarige zoon Louis. Zij is geliefd. Ook omdat zij als protestant de rooms katholieke schepenen laat meedoen.

In 1672 wordt het kasteel door de Fransen vernield. De familie bouwt het echter weer op. Als in 1806 de laatste telg van de familie overlijdt, Pieter Heer van Plettenburg en Over- en Nedereind van Jutphaes, verkoopt zijn erfgenaam het aan jonkheer Barthold de Geer en Isaac Schallij. In een tweede en derde veiling worden ook 'het fraaye Kabinet van Naturaliën' en de 'zeer jonge en schone Oranjerie' met veel bijzondere inlandse en buitenlandse bomen en gewassen geveild. In 1819 wordt het inmiddels vervallen huis onteigend voor de bouw van het fort met fortgracht, wachthuis, borstweringen en

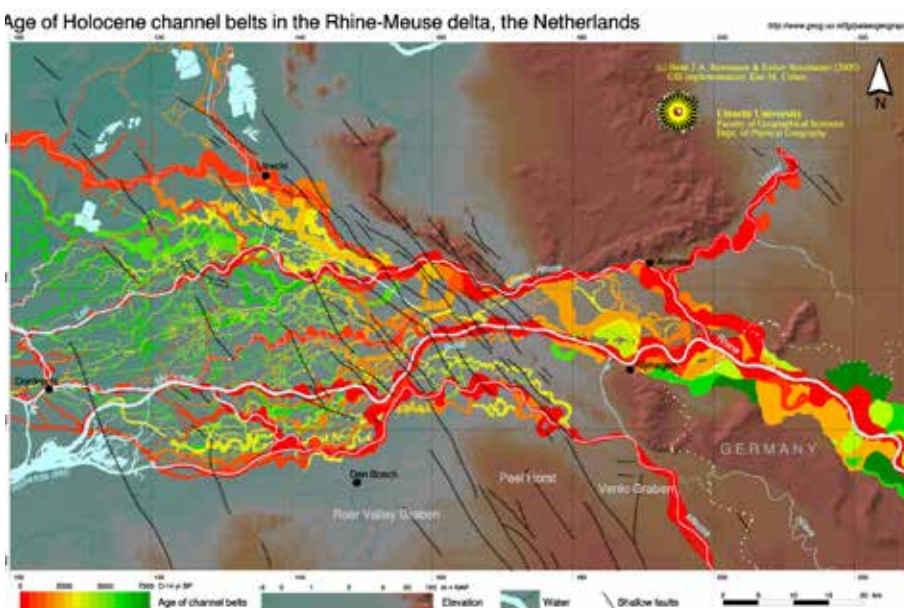
kazematten. Alleen wat resten in de ondergrond zijn over. Het is een terrein met hoge archeologische waarde, waar de bodem niet zomaar verstoord mag worden. Dit is en blijft een bijzondere plaats. Dat vinden de bewoners van de wijk Plettenburg (en mogelijk de rest van Nieuwegein) ook.

Nog verder terug in de tijd

Voor de tijd dat de Vaartse Rijn werd gegraven (1122) en het huis Plettenburg werd gebouwd (1307), traden in dit gebied de ministerialen, zeg maar de ambtenaren, van de bisschop op als projectleiders bij de ontginningen in dit gebied. Typisch waren hier de ontginningsblokken waarin langgerekte kavels werden uitgezet. Op de kop van deze kavels, aan de weg of wetering [dus de Over- en Nedereindseweg en -wetering], werden de boerderijen gebouwd. Met name de familie Van Rijn en andere families hebben hun stempel gedrukt op deze ontwikkelingen. Er ontstond een lint van bebouwing langs de Jutphase wetering (net zoiets als bij de Langbroekerwetering). De Overeindseweg (of Jutphasedijk) fungeerde als ontginningsas. Deze dijk was aangelegd op hoger gelegen grond, op de stroomrug. Deze stroomrug is het gevolg van duizenden jaren rivieractiviteit van een rivier, die rond 1850 v Chr, afsplitste van de Rijn bij Houten en westwaarts stroomde in het gebied waar in de middeleeuwen Jutphaas zou ontstaan. De rivier is in de Romeinse tijd verzand.

Op de stroomrug is al vanaf de IJzertijd/Romeinse tijd (en mogelijk al vanaf de Bronstijd) sprake van bewoning. Buiten de stroomruggen, in de komgronden, was toen nog ruig en onbewoond en de mensen leefden van landbouw en visserij. In Museum Warsenhoek is een instructiefilmje te zien over het ontstaan van een stroomrug. Leuk om dat eens te bekijken.

Dus: dit gebied heeft nog een mooie toekomst voor zich en gaat hopelijk veel betekenen voor de inwoners van de gemeente Nieuwegein. En dat is nog leuk ook!



Stroomruggen in deze delta (kaart Berendsen)



Collectie Van Zutphen: Boerderijen, boomgaarden en grienden in Vreeswijk

Bart Jan Damstra

Begin vorig jaar mocht de Historische Kring van de erven van de heer F. van Zutphen zijn historisch waardevolle, omvangrijke en belangrijke 'historische en topografische Collectie Vreeswijk' ontvangen (zie ook voorgaande edities van de Cronyck de Geyn). Voor deze bijdrage heb ik uit een groot aanbod een aantal foto's geselecteerd van inmiddels verdwenen of sterk veranderde (karakteristieke) boerderijen en landerijen buiten de dorpskom. Door de sterke groei en uitbreiding van het dorp na WO2 veranderde het landschap in hoog tempo. Gelukkig is juist in deze periode de situatie gefotografeerd en gedocumenteerd door de heer Van Zutphen. We maken een denkbeeldige rondgang door Vreeswijk.



Afb. 1. Toegang van de Fokkesteeg, gezien vanaf het stoomgemaal en de Molenvliet over het Merwedekanaal richting het westen. Jaren '60 (HKN coll. Van Zutphen)

Fokkesteeg

We starten onze rondgang op de voormalige grens van de gemeenten Vreeswijk en Jutphaas, ter hoogte van de Fokkesteeg (ten westen) en de Molenvliet (ten oosten) van het Merwedekanaal. Op afb. 1 zien we de toegang tot de Fokkesteeg met bomenrijen, met rechts (in Jutphaas) de door de familie Korver bewoonde 18^e-eeuwse boerderij met hooiberg, welke tot het landgoed van Oudegein (gelegen in de gelijknamige polder) behoorde. De boerderij was tot 1975 in gebruik en kreeg in de 'Nota Boerderijen' van de gemeente Nieuwegein uit begin jaren '70 de waardering '1. Monument'. Links achter het elektriciteitshuisje (in Vreeswijk) de houten woning van de familie Hoegé, tuinman/beheerders van het landgoed. Voor de weg de Fokkesteeg, de oostelijke toegang tot het Huis Oudegein, zijn meer dan tien naamsvarianten bekend:

Fokkesteeg(laan), Oudegeinse steeg/dijk, Oudegeinselaan/Laan van de Oudegein, Mooie Laan, Oude Laan, Kromme Laan, Korverlaan, De Korte Laan en 2^e laan van Oudegein. Meerdere van deze varianten bevatten een tegenstelling ten opzichte van de later (eind 17^e eeuw) aangelegde kaarsrechte noordelijke toegangsweg.

De overgang van Jutphasestraatweg in Vreeswijksestraatweg v.v. ter hoogte van de Fokkesteeg herinnert nog aan het feit dat deze Fokkesteeg eeuwenlang de grens markeerde tussen Vreeswijk en Jutphaas.

Wiersdijk

We vervolgen onze weg zuidwaarts langs het Merwedekanaal en komen uit bij de Wiersdijk. Deze weg op de grens van de polders Oudegein en Zandveld staat al vanaf de middeleeuwen bekend als Wiersdijk(je), maar wordt tot in de 19^e

eeuw ook aangeduid als Wiersesteeg. Halverwege de Wiersdijk, nabij de aansluiting op de Noorderstraat ter plaatse van Wiersdijk 15, stond de boerderij van Zuurhout (zie afb. 2). Deze had tot 1975 een agrarische functie. Volgens de 'Nota Boerderijen' dateerde (toenmalige adres) Wiersdijk 9 van rond 1900 en was de boerderij in slechte staat van onderhoud en kreeg de waardering '3. Mag verdwijnen, - weinig aantrekkelijk'. Iets verder naar het westen, eveneens ten zuiden van de Wiersdijk stond de boerderij van Jan Verweij (zie afb. 3), welke moest wijken voor de aanleg van de S15/s-Gravenhoutseweg.

Lekdijk – Zandveld

Via de Geindijk komen we aan op de Lekdijk. Even ten oosten van de A2 stond de boerderij Loenenstein (afb. 4), toenmalig adres Lekdijk 39. Begin 1800 is deze boerderij in bezit gekomen van notaris Hendrik Jan van Loenen, waarmee ook de naam van de boerderij is verklaard. In de jaren '50 en '60 werd de boerderij bewoond door de familie De Wit, waardoor deze ook bekend stond als 'boerderij De Wit'. Menig Vreeswijker kocht hier kaas uit eigen kaasmakerij. In 1967 werd de boerderij aangekocht door de gemeente Vreeswijk. De kaasmakerij en het woonhuis werden door bandjes gebruikt als oefen- en speelruimte. Later was het woonhuis in gebruik bij de religieuze groepering 'Children of God'. De foto uit begin jaren '60 laat een aantrekkelijke boerderij zien met een dwarshuis; de 'Nota Boerderijen' uit de jaren '70 vermeld echter dat de staat van onderhoud slecht is en waardeert deze met '4. Kan



Afb. 2. Boerderij van Zuurhout ten zuiden van de Wiersdijk, ter plaatse van Wiersdijk 15. Gezien naar het oosten. Jaren '60 (HKN coll. Van Zutphen)



Afb. 3. Boerderij ten zuiden van de Wiersdijk van Jan Verweij, daarvoor van Verhoef. Gezien naar het oosten. Jaren '60 (HKN coll. Van Zutphen)



Afb. 4. Boerderij Loenenstein, toenmalig adres: Lekdijk 39. In de schuur met afdak (links) was de kaasmakerij. Gezien vanaf de Lekdijk naar het noordoosten. Jaren '60 (HKN coll. Van Zutphen)



Afb. 5. Griendpercelen in de polder Zandveld, direct ten westen van de boerderij Loenenstein. Gezien vanaf de Lekdijk naar het noorden. Links op de achtergrond de Geindijk. Jaren '60 (HKN coll. Van Zutphen)

direct worden gesloopt – onaantrekkelijk – lelijk. De boerderij maakt plaats voor de bebouwing aan de Vloedmonde en de Benedenmonde in de Lekboulevard.

Direct ten westen van de boerderij lag een aantal percelen griendland (zie afb. 5). Dit productiehout (elsnbomen) werd ofwel na 1 of 2 jaar gekapt (wilgentenen), of het bleef langer staan waarmee hout voor andere doeleinden beschikbaar kwam. Ook langs de IJssel, in de Rijppickerwaard en in De Wiers langs de Tiendkade ten oosten van de Beatrixsluis was tot in de jaren '60 veel griendland te vinden op de laag gelegen percelen land. Maar in de jaren '50 was in feite al een einde gekomen aan de griendcultuur. In het park ten zuiden van TV Vreeswijk, tussen de Violier en de Zandveldseweg, zijn nog kavelstructuren zichtbaar van deze lange smalle griendpercelen.

De Wiers

We volgen de Lekdijk naar het oosten en gaan via de Oude Sluis de Wierselaan op naar het noorden. We bevinden ons in De Wiers. Voor het gebied ten noorden van de Kerkweg komen in de historische bronnen enkele malen de aanduidingen 'De Grote Wiers' en 'De Hoge Wiers' voor. Mogelijk wordt met de aanduiding 'hoog' een tegenstelling gecreëerd met de oostelijk naastgelegen 'Kleine Broek'. 'Wiers' betekend zoveel als verhoging, wat is gebaseerd op de hogere ligging van de stroomrug in het landschap. Denk hierbij ook aan het werkwoord 'wiersen', het in verhoogde banen harken van hooi. In de middeleeuwen is al sprake van een omgrachte hofstede 'De Oude Wiers' of 'De Kleine Wiers' (zie afb. 6). Hier is de uit de middeleeuwse bronnen bekende familie De Wiers aan gerelateerd. Deze boerderij is helaas net als de andere om-

liggende bebouwing gesloopt. Tussen 'De Oude Wiers' en de Vaartse Rijn stond de 18^e-eeuwse boerderij 'De Nieuwe Wiers', welke waarschijnlijk 'De Grote Wiers' als voorganger heeft gehad. In 1654 werd het aanzienlijke Huis De Wiers gebouwd, welke kort na WO2 werd afgebroken en vervangen door een fabriekshal. In de 'Nota Boerderijen' komt de bebouwing in De Wiers niet aan de orde.

Bij de boerderij 'De Oude Wiers' gaan we over de Kerkweg oostwaarts, we passeren de Tiendkade en komen aan bij de boerderij van Kop (zie afb. 8). Vreeswijkers herinneren zich nog het (kunst?)projectiel in de tuin aan de Kerkweg. Voorbij de boerderij passeren we de boomgaard op het perceel dat voorheen bekend stond als 'het Heuveltje' (zie afb. 9). Dit perceel maakte deel uit van de 18^e-eeuwse parkbossen van het Huis de Wiers. Oudere Vreeswijkers herinneren zich nog het



Afb. 6. De opvallend hoog gelegen boerderij De Oude Wiers, gezien vanaf de omgeving direct ten noorden van de boerderij De Nieuwe Wiers bij het Merwedekanaal, richting het zuidoosten. Op de voorgrond boer Maarten van de Berg van De Nieuwe Wiers op de loopplank. Jaren '60 (HKN coll. Van Zutphen)



Afb. 7. Hooikers in De Wiers door boer Maarten van de Berg van De Nieuwe Wiers, nabij de aansluiting van de Tiendkade op de Kerkweg, gezien naar het noordwesten. Links op de achtergrond De Oude Wiers en rechts in de verte de bebouwing aan de Jutphasesstraatweg. 8 juni 1966 (HKN coll. Van Zutphen)



Afb. 8. De boerderij van Kop aan de Kerkweg, gezien naar het oosten. Op de achtergrond de Voorhavendijk. Jaren '60 (HKN coll. Van Zutphen)



Afb. 9. Boomgaard op het perceel 'het Heuveltje' aan de Kerkweg, ten oosten van de boerderij van Kop, gezien naar het zuidoosten. Jaren '60 (HKN coll. Van Zutphen)

land achter de boerderij en boomgaard, dat in gebruik was als sportveld waarop werd gekorfbald en gevoetbald.

Het Klooster

Als we de Kerkweg verder volgen komen we uit op de Voorhavendijk. Hiervandaan hebben we een mooi uitzicht over de polder De Wiers met het dorp op de achtergrond. Bij de Beatrixsluis steken we het Lekkanaal over en kijken we in het verlengde uit over de Tiendkade in Het Klooster. Aan de Tiendkade zien we de meeste bebouwing aan de noordzijde van de weg staan. Een uitzondering is de boerderij van Zuurhout aan de zuidzijde (zie afb. 10). Met de aanleg van het Lekkanaal in de jaren '30 werden zowel de Tiendkade als de Kerkweg in tweeën gedeeld. De Tiendkade in Het Klooster verdween rond 2000 met de aanleg van

de weg Waterliniedok, de nieuwe verbindingsweg met de A27 in het verlengde van de Weg van de Binnenvaart. Direct ten oosten van de latere Voorhaven boog de Kerkweg af naar de Lekdijk, nabij de boerderij van Van Kouwen (zie afb. 11). In dit deel van de Wierse polder ten oosten van het Lekkanaal waren tot dan toe grienden, boomgaarden en weilanden te vinden, waaronder de boomgaard 'het fazantenbos' (zie afb. 12). Met Het Klooster wordt tegenwoordig het hele gebied ten oosten van het Lekkanaal, ten zuiden van het Amsterdam-Rijnkanaal en ten noorden van de Lek aangeduid. Oorspronkelijk is het de aanduiding voor enkele percelen tussen de Tiendkade en de Lekdijk. Waarschijnlijk is de naam Het Klooster een verwijzing naar het feit dat het vrouwenklooster in De Bilt hier landerijen bezat. In 1781 is sprake van 'ses

mergen weijland gelegeen aan de hoge dijk op het zogenaamde Klooster'.

Oproep: wie weet waar dit is?

We zijn ons rondje Vreeswijk geëindigd in Het Klooster. Veel foto's zijn ondanks een summiere of een ontbrekende omschrijving goed te lokaliseren. Dat geldt helaas niet voor afb. 13. Daarom bij deze een oproep: wie weet waar dit is, en mogelijk ook wie op deze foto zijn afgebeeld? Overigens is deze uitnodiging om te reageren breder dan deze specifieke vraag; heeft u behoefte om naar aanleiding van dit of een ander artikel een aanvulling, opmerking, correctie, foto uit eigen collectie of suggestie te delen met de auteur, dan zijn deze altijd meer dan welkom!

¹ HUA archief 1651 Gemeente Nieuwegein 1971-1990, inv. 5046



Afb. 10. De Tiendkade in Het Klooster, gezien naar het oosten. Rechts de boerderij van Zuurhout en links de boerderij van Bart Zieltjes. Jaren '60 (HKN coll. Van Zutphen)



Afb. 11. De boerderij van Van Kouwen, met links de (met gras begroeide) Kerkweg die hier via een 'sticht' aansluit op de Lekdijk. Gezien vanaf de Lekdijk naar het noorden. Jaren '60 (HKN coll. Van Zutphen)



Afb. 12. De boomgaard 'het fazantenbos' in Het Klooster, ten zuiden van de Tiendkade, gezien naar het noordwesten. Jaren '60 (HKN coll. Van Zutphen)

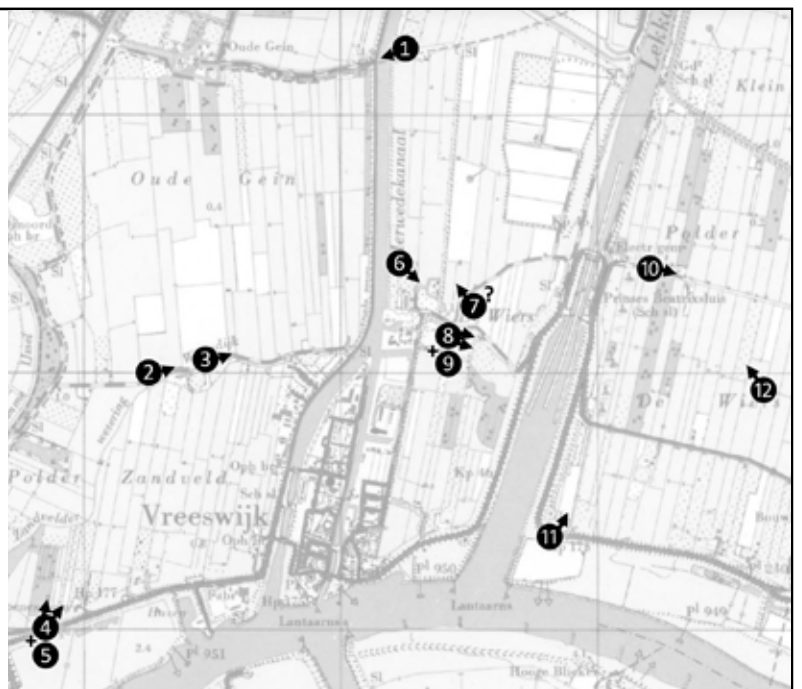


Afb. 13. Onbekende boerderij, zeer waarschijnlijk in Vreeswijk. Jaren '60 (HKN coll. Van Zutphen)

Fotolocaties

Door de sterke groei en uitbreiding van het dorp na WO2 verandert het landschap rigoureus en in een hoog tempo. Dit heeft grote invloed op landschap, uitstraling en sfeer. Veel is verdwenen of onherkenbaar veranderd. Het is dus niet in alle opzichten 'voortuitgang'. Maar ook recente ontwikkelingen zorgen voor het verdwijnen van waardevolle elementen, zoals het tracé van de Kerkweg ten oosten van de Voorhaven van het Lekkanaal (nog te zien op afb. 11). Laten we koesteren wat we nog hebben en zorgen dat dit goed wordt overgedragen aan toekomstige generaties.

Afb. 14. Plattegrond van begin jaren '60 waarop de standpunten van de fotograaf zijn weergegeven. De cijfers komen overeen met de afbeeldingsnummers. (kaart: www.topotijdreis.nl; bewerking auteur)



Activiteiten 2024

Historische Kring Nieuwegein

Open en gratis tijdens de werkzaamheden

Museum Warsenhoeck is ondanks de bouwwerkzaamheden in Natuurkwartier gewoon open, maar wel lastiger te bereiken. Daarom is de toegang tot Museum Warsenhoeck tijdens de bouwwerkzaamheden gratis. Een donatie wordt op prijs gesteld.

Expositie "Van KERK tot ZERK" – religieus historisch erfgoed van Vreeswijk en Jutphaas.

Woensdag 8 november 2023 tot 19 mei 2024 (eerste pinksterdag)

Momenteel is in Museum Warsenhoeck de tentoonstelling "Van KERK tot ZERK" te zien, waarin het religieus historisch erfgoed van de kerken van Vreeswijk, Jutphaas en 't Gein wordt getoond. Vanuit elke kerk is een bijdrage aan de expositie geleverd uit hun rijke kunstbezit. Op een monitor zijn ook de historische kerkorgels te horen, inclusief die van de verdwenen schuilkerk van Jutphaas. Ook informatie over de begraafplaatsen, zoals het Kerkveld in Jutphaas, is er. Gelovigen hebben memorabilia geleverd als een doopjurk van 100 jaar oud, bidprentjes, gedachtenisprentjes en een familiebijbel.

Kunst-expositie "Spiegeling" .

Zondag 24 maart tot 19 mei in Museum Warsenhoeck.

Groepsexpositie onder leiding van Joke Zwaan.

Excursie naar De Biesbosch (dagexcursie).

Zaterdag 20 april vertrek met de bus naar Drimmelen - het startpunt voor een vaartocht naar een eendenkooi en door de Biesbosch.

De Biesbosch was oorspronkelijk polderland, maar de Sint-Elisabethsvloed in de nacht van 18 op 19 van november 1421 veranderde het in een grote zoetwaterdelta. Op de zandplaten groeiden vooral biezen goed. Vandaar de naam 'De Biesbosch'. Eeuwenlang verdienden griendhakkers, rietsnijders en biezenvelechters er een karige boterham. In 1970 werd het Haringvliet afgesloten. De grote verschillen tussen eb en vloed verdwenen en daarmee de griend- en rietcultuur. Nu is het het grootste natuurgebied van Europa.

Na een wandeling door het pittoreske dorp Drimmelen en een stevige wandeling door De Biesbosch komen we via een vaartocht bij een eendenkooi (rondleiding). Dit is een wandeling van 3 km dus denk aan uw wandelschoenen!

Lezing "Hier is het gebeurd: 50 plekken in Hitlers Duitsland om bij stil te staan" door Ad van Liempt.

Donderdag 2 mei van 20 tot 22 uur in Buurtplein de Componist, Diepenbrocklaan 1, 3438 XZ, Nieuwegein.

Via de geschiedenis van vijftig plekken geeft *Hier Is Het Gebeurd* een opvallend en vaak onbekend perspectief op wat er tijdens de Hitlertijd in Duitsland allemaal gebeurde en hoe dat al dan niet wordt herdacht.

De vervolging en vernietiging van de joden komt in verschillende hoofdstukken aan de orde, zoals de Kristallnacht van 1938 (aan de hand van de synagoge van Essen die zich niet liet verwoesten). Ook de herdenking van de Sovjet-slachtoffers, die sinds de Russische inval in Oekraïne op een laag pitje is komen te staan, wordt genoemd. Zo heet het Duits-Russisch Museum nu Museum Berlijn-Karlsborst.

Excursie kasteel Amerongen (rondleiding).

Zaterdag 25 mei, verzameling 12.30 uur voor het kasteel.

Omringd door grachten en historische tuinen ligt Kasteel Amerongen al ruim 700 jaar in de uiterwaarden aan de voet van het pittoreske dorp Amerongen. In het kasteel uit de zeventiende eeuw vind je de unieke verzameling van de familie die hier eeuwenlang woonde. Aan de hand van de prachtige collectie vertellen de vrijwilligers van het kasteel graag over belangrijke gebeurtenissen van de Nederlandse en Europese geschiedenis, die bewoners of gasten van het kasteel hebben meegemaakt.

Na het einde van de Eerste Wereldoorlog in november 1918 werd op verzoek van de Commissaris van de Koningin in kasteel Amerongen onderdak verleend aan de Duitse Keizer Wilhelm II. Deze bleef anderhalf jaar op het kasteel en ondertekende hier zijn akte van abdicatie. In mei 1920 verhuisde hij naar het nabijgelegen Huis Doorn.

Expositie "Nieuwegein, centrum van vervoer".

Zondag 9 juni (feestelijke opening om 15.00 uur) tot 5 januari 2025 in Museum Warsenhoeck.

In de expositie is er veel aandacht voor de sneltram die op 17 december 1983 in gebruik is genomen. Daarnaast voor de tol van Vreeswijk en de tol van Jutphaas en het verdwijnen ervan, voor de verschillende verbindingen tussen Vreeswijk en Vianen, de route die Napoleon in 1811 volgde langs de Vaartse Rijn, nu Merwedekanaal, van Vreeswijk naar Utrecht. Die moest bestraat worden omdat het onderdeel uitmaakte van de Route Impériale Premier Classe No. 2, de keizerlijke weg der 1^e klasse Nr. 2 van Parijs naar Amsterdam. De kosten daarvan waren wel voor de gemeentes Vreeswijk en Jutphaas.

Kunst-expositie Liz Ditters.

Zondag 9 juni (feestelijke opening om 15.00 uur) tot 11 augustus in Museum Warsenhoek.

Van 9 juni tot 11 augustus exposeert in Museum Warsenhoek Liz Ditters, een Nieuwegeinse kunstenares. Liz is heel veelzijdig; ze tekent, ze schildert, ze schrijft gedichten.

Na jaren illustreren schrijft ze tegenwoordig (weer) gedichten voor jeugd en volwassenen, (eigenlijk voor iedereen tussen 6 en 106) voor het tijdschrift DICHTER (uitgever Plint). Met het kinderboekenweekthema Vriendschap in 2018 kwam haar gedicht Sorry op een Plintposter uit (meer informatie: www.lizditters.nl).



Expositie "Jong in de oorlog".

Deze expositie wordt geopend op zaterdag 25 of zondag 26 januari 2025.

In datzelfde weekeinde is ook de Nationale Auschwitzherdenking, de bevrijding van Auschwitz vond immers plaats op 27 januari 1945.

In deze expositie willen we verhalen van bekende en onbekende Nieuwegeiners laten zien en laten horen, verhalen uit de tijd dat zij jong waren. De Historische Kring doet een beroep op inwoners van Jutphaas, Vreeswijk en Hoograven die verhalen te komen vertellen. Er staan veel verhalen in de boeken die Renée Blom heeft gemaakt; sla de twee delen van "Twee dorpen in oorlogstijd" er maar op na. Wij vermoeden dat er nog meer verhalen zullen zijn, verhalen die (nog) niet zijn opgeschreven.

Stuur een bericht naar exposities@museumwarsenhoek.nl en wij maken een afspraak om uw verhaal op te tekenen.

Museumwerf Vreeswijk

Expositie "650 jaar Oude Sluis".

nog te zien tot juli 2024 in onze Expositieruimte.

Schipperscafé in het Theehuis.

Vrijdagen 26 april, 31 mei, 28 juni en 26 juli van 15 tot 18 uur in de Museumwerf.

Koningsdag – Wedstrijden in de Oude Sluis en Rommelmarkt.

Zaterdag 27 april in de Oude Sluis en de Museumwerf.

Op Koningsdag 27 april heeft Vreeswijk een dubbele primeur! De Oude Sluis is dan het toneel van spannende wedstrijden. Museumwerf Vreeswijk organiseert in samenwerking met het Oranje Comité Vreeswijk, Scouting Vreeswijk en de Stichting Activiteitengroep Vreeswijk in dit monumentale decor wedstrijden roei/touwtrekken (in teams van elk vier personen) en wedstrijden wrikken (individueel). De deelnemers (13 jaar en ouder) strijden voor de eer. Het inschrijfgeld (€3,50 - €5,00 p.p.) komt ten goede van het Oranje Comité Vreeswijk. Inschrijven kan via havenmeester@museumwerf.nl. Voor meer info kunt u bellen naar 06-38017592.

Jonge Vreeswijkers (3 t/m 7 jaar) kunnen ook lekker varen in de Oude Sluis. Dat kan in de veilige handraderbootjes. Het is geen wedstrijd. Aanmelden is niet nodig en deelname is gratis.

Een andere primeur is dat de Museumwerf haar terrein beschikbaar stelt aan de medewerkers en hun (klein)kinderen voor de rommelmarkt. Daarnaast staan de medewerkers van het Theehuys - met het gezellige binnen- en buitenterras - en die van de mobiele frietkraam tussen 10.00 en 18.00 uur paraat voor het serveren van een lekker hapje en drankje.

Erfgoedtour LVBHB

Maandag 22 t/m woensdag 24 juli in de Museumwerf.

In dit jubileumjaar van de LVBHB vaart een grote vloot van Varend Erfgoed door heel Nederland. Bij 15 etappeplaatsen geeft ze een mini-erfgoedmanifestatie, dus ook bij Museumwerf Vreeswijk. Daar komt de vloot van tientallen historische binnenvaartschepen aan, na ontvangst om 14.00 in Jutphaas en een tocht over het Merwedekanaal.

Rommelmarkt en bezoek aan de Museumwerf.

Dinsdag 23 juli.

Op dinsdag 23 juli is er een gezellige rommelmarkt langs de Prins Hendrikkade. U kunt dan ook langs de schepen flaneren. Natuurlijk is de Museumwerf open en ontvangt u gastvrij. Tevens ligt daar de Terra Nova, het verenigingsschip van de LVBHB, met o.a. een interactieve belevenistafel, die bezoekers alles kan vertellen over ons varend erfgoed.

Hoe goed kent u Nieuwegein?



In de vorige Cronyck de Geyn stond een foto van de klok in een houten kruiswerk, behorend bij de Nieuw-Apostolische Kerk aan de Buizerdlaan in de wijk Doorslag. Vanaf deze weg is de constructie goed te zien. Uit de inzendingen hebben we weer een winnaar van de waardebonn getrokken: de heer Sjaak Delpout kan de bonn binnenkort tegemoet zien.

Hier is dan de nieuwe opgave: een splinternieuw appartementencomplex van liefst 59 huurwoningen. Nieuwegein gonst altijd van de bouwactiviteiten; en dit complex is eind vorig jaar gereed gekomen. Weet u waar dit gebouw staat, en vooral ook hoe de naam is van dit complex? Stuur uw antwoord voor 21 mei naar cronyckdegeyn@museumwarsenhoeck.nl (graag met adres), en wie weet bent u de volgende winnaar van de waardebonn van € 20,-. Succes!

Foto: Ton Vis



Winkelcentrum Muntplein toen ...

... EN STRAKS WEER KLAAR VOOR DE TOEKOMST!

Bij Winkelcentrum Muntplein kunt u terecht voor gezelligheid en al uw dagelijkse boodschappen, zélf s met een historisch tintje: van boeken over de lokale geschiedenis, 'Oude Jutphaas' kaas en -zoutjes tot bier van de Nieuwegeinse Zevenstar Brouwerij!


muntplein
winkelcentrum

Volg ons via: www.facebook.com/winkelcentrummuntplein

WELKOM OP HET MUNTPLEIN!