

Trekschuit- en beurtveerdiensten in de Vechtstreek (1)

J.G. Bokma
Daslook 51, 3621 RR Breukelen

Reeds in de 15de eeuw schijnt er een overeenkomst te hebben bestaan inzake een beurtveer tussen de stad Utrecht en de stad Amsterdam. Of het in de begintijd al echt een regelmatige verbinding is geweest is evenmin met zekerheid bekend. We kunnen wel zeggen dat dit traject een van de oudste geordende verbindingen over water is geweest. De beter bekende regelmatige beurtvaartverbinding via Ouderkerk, Abcoude en Nieuwersluis kwam pas op gang in 1598. In dat jaar werd er een nieuwe "Ordonnantie" afgekondigd, die in 1601 werd herzien en uitgebreid.

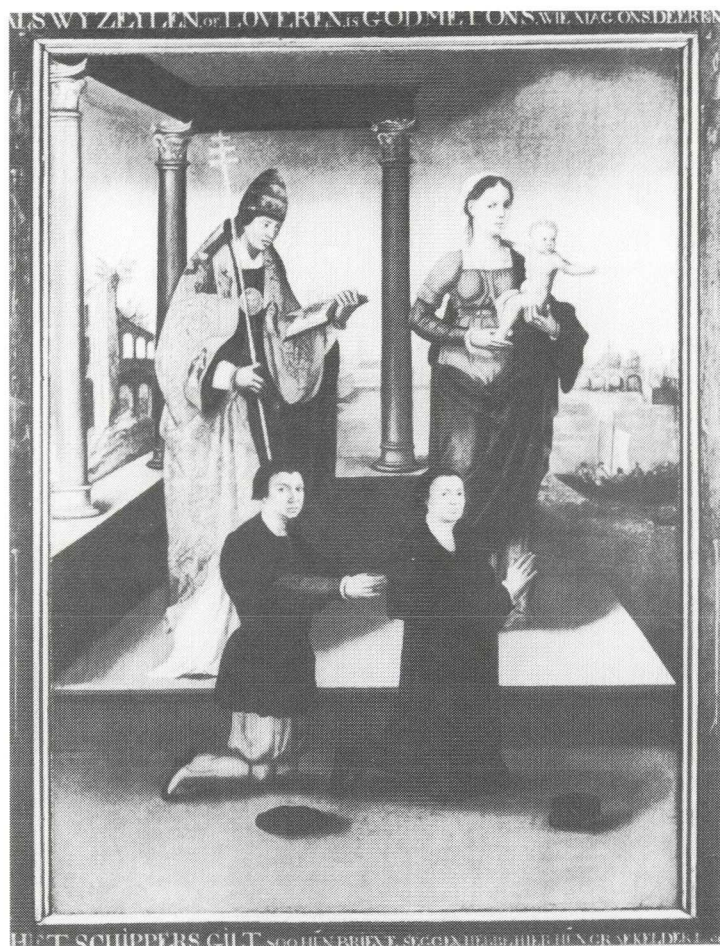
Gilde van de schuitenvoerders

Sinds 1877 bevinden zich in het Centraal Museum te Utrecht twee panelen, die gewoonlijk worden aangeduid als "Zijluiken van het altaarstuk der schuitenvoerders" (zie Afbeelding 1). Ze zijn afkomstig uit de Utrechtse Sint-Jacobskerk, een van de Middeleeuwse parochiekerken van Utrecht. In de onmiddellijke omgeving van deze kerk vormde zich een nederzetting, waar handel een belangrijke plaats innam. Deze bedrijvigheid drukte een eigen stempel op de kerk. Gilden, corporaties en broederschappen, die nauw verband hielden met het reilen en zeilen binnen de Sint-Jacobsparochie, hadden in de kerk hun eigen altaren en grafkelders. Dat was ook het geval met de schuitenvoerders, de schippers die met hun schuiten vanuit deze parochie naar Amsterdam voeren. De schuitenvoerders vormden niet een van de oudste gilden van Utrecht: ze kregen pas na 1528 toestemming om een gilde te stichten; ver daarvoor waren ze al wel verenigd in een corporatie. Bijna alle Utrechtse gilden en corporaties hadden in een der parochiekerken een eigen altaar. Ten behoeve van de leden werden daar - althans vóór de Reformatie - godsdienstige plechtigheden verricht.

De Utrechtse schuitenvoerders hadden dus hun eigen altaar in de Sint-Jacobskerk, eerst in een kapel en later tegen een van de pijlers in de kerk. Dankzij een bewaard gebleven document is bekend wanneer het altaar der schuitenvoerders in de Utrechtse Sint-Jacobskerk werd gesticht. Op 6 april 1524 bevestigden Mathys Gerijtss en Reyer Jacobszoen dat ze van de kerkmeesters van de Sint-Jacobskerk een "stede ende outair" (een grafkelder en een altaar) hadden ontvangen voor de corporatie van de schuitenvoerders. Dat altaar was gewijd "in die eere Goidts ende sinte Machuijt" en stond in de zogenaamde Sint-Machutuskapel. Mathys Gerijtss en Reyer Jacobszoen, die als "procuratoirs" de zaken regelden voor de "scutevoerders die na Amstelredam varen" (de schippers die met hun schuiten naar Amsterdam varen), verzochten Willem Ruericxz van Eck het document te willen voorzien van zijn zegel, omdat, zo werd eraan toegevoegd, "wy selven gheen zegel en gebruycken".

De heilige Machuut was een geestelijke uit de 6de eeuw. Hij kwam uit Wales, waar hij zijn opleiding kreeg in het klooster van Llancarvan. Volgens de legende stak hij in het gezelschap van Sint-Brandaan, de beroemde Ierse reizende heilige, over naar Europa. In Bretagne ging hij aan land. Daar stichtte Sint-Machuut verschillende kloosters, waarvan die van Saint-Malo de bekendste is (de naam Malo is een verbastering van Machuut). Zijn naamdag werd gevierd op 15 november.

We zien dus dat er al heel vroeg een scheepvaartverbinding bestond tussen Utrecht en Amsterdam en we weten ook dat deze scheepvaart te maken



Afb. 1. Linker en rechter zijvleugels van het altaarstuk der Utrechtse schuitenvoerders. Anoniem Utrechts meester, ca. 1548. (Uit De Meijere, 1988, afb. 1 en 2.) Op het linker zijluik staat linksachter de heilige Clemens, paus van 92 - 101; op het rechter zijluik linksachter de heilige Sebastiaan en rechtsachter de heilige Anna. Deze heiligen zijn "vaste" beschermheiligen van de Utrechtse schuitenvoerders.

had met handel tussen de beide steden. De schippers of schuitenvoerders werden door de bestuurders der beide steden aangesteld. In Amsterdam waren de schippers verenigd in twee gilden, een van de "Groot-Schuitenvoerders" en een van de "Klein-Schuitenvoerders".

Zeil- en roeischuiten

Het is niet bekend of er in de begintijd tussen de twee stadsbesturen onderlinge overeenkomsten hebben bestaan met betrekking tot de vaart op Utrecht en Amsterdam. Wel sloten de wederzijdse schuitenvoerders, zonder dat de besturen van de beide steden erin gekend waren, in 1580 een verdrag, volgens welk er vier Utrechtse schippers tegen één Amsterdammer zouden varen. In 1607 kwamen de twee steden voor het eerst met zekerheid officieel tot overeenstemming over het bevaren van het veer op Utrecht door grote en kleine schuiten. In die tijd voeren de grotere schuiten met zeilen en werden de kleine geroeid.

Tot 1623 bleef deze situatie bestaan. De Amsterdammers echter riepen de raad van verscheidene "Regtsgeleerden" in, in een conflict met Utrecht.

Men kwam in 1625 overeen om het getal van de roeischuiten bij uitsterving te brengen op vijftien van elke zijde, die "beurt om beurt" zouden varen.

Toen het Zandpad tot een openbaar jaagpad werd omgevormd en de belangstelling voor de trekvaart toenam, werden de roeischuiten door trekvaartuigen vervangen en de zeilschuiten geheel afgeschaft.

De ontwikkeling van de trekvaart

Al spoedig werd duidelijk dat de trekvaart een zeer rendabele zaak was. De inkomsten wogen ruimschoots op tegen de uitgaven. Het succes van de trekvaart tussen Utrecht en Amsterdam leidde dan ook al spoedig tot navolging. Kort na 1600 ontstonden er geleidelijk meer veerdiensten. De trekschuit bleek voor het personenverkeer een betrouwbaar, rustig en redelijk comfortabel middel van vervoer en bovendien tamelijk snel: gemiddeld zo'n 7 kilometer per uur. Nooit eerder was transport zo accuraat en toch betaalbaar geweest; de trekschuit kon in die tijd de concurrentie met andere vormen van personen- en ook goederenvervoer gemakkelijk aan.

Nieuwe trekschuitverbindingen volgden elkaar snel op: Amsterdam - Haarlem in 1632, Leiden - Delft in 1636, Amsterdam - Weesp in 1640, Delft - Maassluis in 1646 en nog vele andere. Tussen 1656 en 1665 volgde een tweede periode van groei en ontstond geleidelijk een netwerk van 415 kilometer trekvaart: een verkeers- en vervoersstelsel dat zijn weerga niet had. De economische opbloei van de Republiek der Verenigde Nederlanden werd er enorm door gestimuleerd. Als Nederland niet over zo'n uitgebreid netwerk van waterwegen had beschikt, zou er waarschijnlijk nooit sprake zijn geweest van een Gouden Eeuw.

Ook voor andere vormen van vervoer werd de trekvaart dankbaar toegepast. Daardoor konden bijvoorbeeld ook belangrijke veengebieden beter worden ontsloten voor omvangrijke turftransporten. Op geen andere wijze had deze brandstof toentertijd zo rendabel kunnen worden vervoerd. Turf was immers in die tijd net zo belangrijk voor ons land als steenkool voor Engeland tijdens de industriële revolutie in de 18de en 19de eeuw.

Eeuwen heeft de trekschuit het uitgehouden. De aanleg van de spoorwegen betekende echter de langzame ondergang van de trekschuit. Toch heeft het nog tot in de 20ste eeuw geduurd voordat echt de laatste trekschuit uit de vaart werd genomen.

De trekschuiten

Niet elk vaartuig dat door middel van een touw vanaf de oever werd voortgetrokken, was een trekschuit.

Een extreem voorbeeld ter verduidelijking: de ouderen onder ons herinneren zich vermoedelijk nog wel de boerenschouwen, vaak twee of meer achter elkaar gebonden, die tot diep in de eerste helft van de 20ste eeuw met hooi geladen door de weteringen voeren en die op langere gedeelten zonder bruggen vaak door een of meer personen aan een lange jaaglijn werden voortgesleept. Het waren schuiten en ze werden getrokken, maar mochten beslist geen trekschuiten worden genoemd.

Trekschuiten waren vrij smalle vaartuigen voor het vervoer, gewoonlijk over langere afstanden, van verscheidene personen en eventueel ook goederen, die door paarden werden getrokken over daarvoor geschikte reeds bestaande binnenwateren of daarvoor aangelegde zogenaamde trekvaarten, en waarmee een voor hun tijd naar verhouding snelle reis kon worden gemaakt.

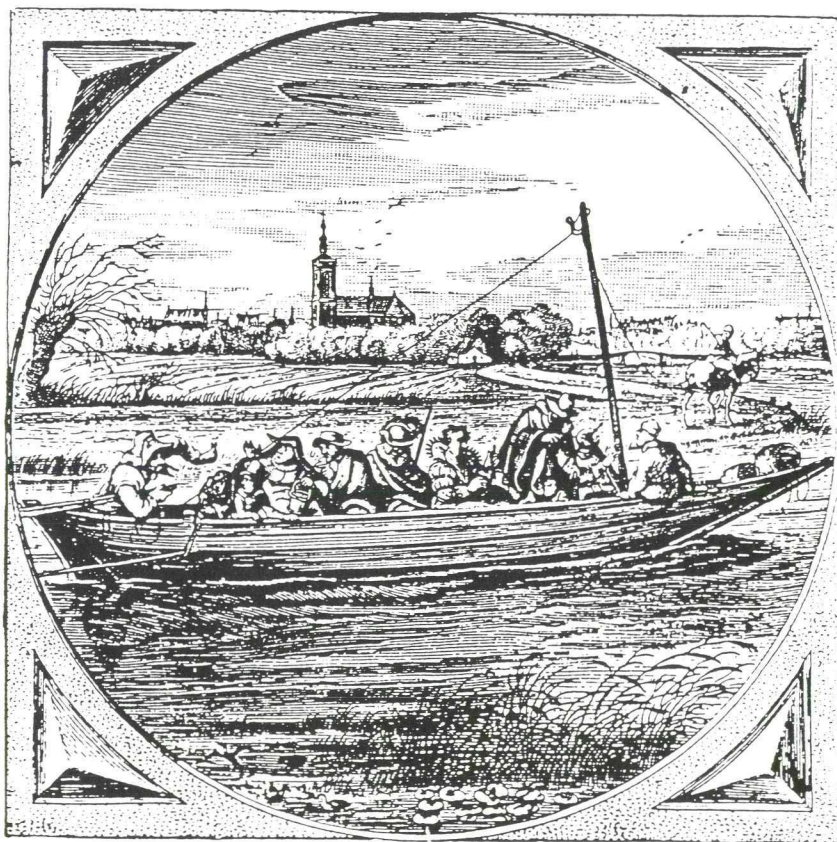
De allereerste trekschuiten waren zeer primitief en hadden voor de passagiers nauwelijks enig comfort (Afbeelding 2). Men zat in de open lucht. Dat was met mooi weer geen probleem, maar bij regen, wind en koude was het echt behelpen. Het enige wat men dan als bescherming had, was een

eenvoudige lap zeildoek. Later, zo rond 1600, ging men inzien dat daar nodig verandering in moest komen. De trekschuiten werden toen voorzien van een plat dak met open zijwanden, welke aanvankelijk slechts met zeildoek konden worden afgesloten. Erg gerieflijk waren de schuiten dus nog niet, maar veel luxe was men in die tijd - zeker wat vervoer betreft - ook niet gewend. Toch was een reis met de trekschuit een verademing in vergelijking met een rit met paard en wagen, welke laatste toen nog niet geveerd was.

Kort na 1700 werden de zijwanden voorzien van glazen ramen, welke desgewenst open en dicht konden. Het gedeelte waar de passagiers zaten, werd in twee afgescheiden ruimten verdeeld en naast het gewone ruim (2de klasse), waarin ongeveer 25 - 30 personen konden verblijven, werd in het achterste gedeelte van de schuit een compartiment gemaakt met meer comfort, dat de roef (1ste klasse) genoemd werd. In de roef was plaats voor 8 - 10 personen. Voor een reis in de roef moest men wel een veel hoger tarief betalen; men zat er goed beschermt, de zitplaatsen waren voorzien van kussens, men kon er een pijp roken, bij het licht van een olielamp of kaarslicht kon men lezen en schrijven, en men kon er zelfs slapen. Verder gerief bood de spuugbak ofwel kwispedoor en een kleine ijzeren of vuurvaste aardewerk pot gevuld met brandende turf of houtskool, die de rokers gebruikten om hun pijp mee aan te steken. Zowel in de roef als in het gewone ruim toonden de reizigers zich meestal tevreden; ze vonden het doorgaans best gezellig met al die pratende, lezende, schrijvende en breiende medepassagiers. Toch vergde een lange reis nogal wat van het uithoudingsvermogen van de reizigers (Afbeelding 3).

De schippers

De schippers waren, zoals eerder vermeld, georganiseerd in gilden. Zij behoorden tot de burgerij en waren zeker niet van de laagste stand. Een



Afb. 2. De allereerste trekschuiten waren zeer primitief en hadden geen enkel comfort. Men zat in de open lucht.



Afb. 3. Gezelschap in het ruim van de trekschuit Utrecht - Amsterdam, omstreeks het midden van de 18de eeuw. Tekening van S. Fokke (1712 - 1784).

schipper moest over heel wat geld beschikken om binnen zijn beroepsgroep geaccepteerd te worden. Tot ver in de 17de eeuw moest een schipper voor zo'n 2000 gulden aandelen in het gilde kopen (Afbeelding 4). Bovendien werd er een strenge selectieprocedure toegepast, waarna de burgemeesters van de stad er uiteindelijk al of niet hun fiat aan gaven. Werden ze uiteindelijk als schipper erkend, dan betekende dat niet dat ze naar eigen inzicht mochten handelen. Er waren strenge reglementen en de schuiten en paarden - eigendom van het schippersgilde - werden met grote regelmaat gecontroleerd op onderhoud resp. gezondheid. Het gilde stelde commissarissen aan, die als ware managers toezicht hielden op het jaagpad, de vaart, het personeel en de boekhouding.

Op ieder veer werd het aantal toegelaten schippers zodanig beperkt gehouden dat voor ieder van hen een rendabele bedrijfsvoering mogelijk moest zijn. Waren er door gewijzigde omstandigheden op een bepaald veer te veel schippers, dan werd er een uitstervingsstelsel toegepast. Op ieder traject kon de overheid bepalen hoeveel schippers er nodig en noodzakelijk waren, en hetzij door nieuwe benoemingen, hetzij door het uitstervingsstelsel voorzien in de vervoersbehoefte.

Een dergelijk geval deed zich voor bij de trekschuitverbinding van Amsterdam op Utrecht, waar in 1613 de Amsterdamse beurtschippers op Utrecht aan de burgemeesters een beperking van het aantal schippers in die beurtvaart verzochten. Hun inkomsten waren zo gering, dat zij noch hun schuiten konden repareren, noch hun familie "in dese duyre ende benaude tyden onderhouden." Om die reden verzochten de Amsterdamse schippers hen "mede een tax ofte getal van 18 schuyten te verlenen sonder meer ende dat voorten niemant in de beurten sal comen, tenzy sooveele afgesturven zijn, datter suyver 18 schippers blyven." De overheid bepaalde echter anders en bracht het aantal schippers op 20.

Het jagen van de trekschuit

Drie man en een paard waren nodig om een trekschuit voort te trekken. Ongeveer 20 meter voor de schuit uit liep het paard, dat door de jager werd bereden. Die afstand was noodzakelijk om de hoek die de lijn maakte met het jaagpad zo klein mogelijk te houden, omdat de schuit anders te veel naar de oever getrokken zou worden. Bij bochten stonden vrijwel altijd rol- of jaagpalen; de lijn liep dan langs de ronddraaiende rol aan de paal, zodat het touw niet over de weg werd getrokken. Tot ver in de 20ste eeuw stonden ook langs de Vecht dergelijke rolpalen (Afbeelding 5).

Zowel de schippersknecht, die op de boeg bij de mast stond, als de schipper aan het roer konden zonedig in de jaagconstructie ingrijpen, want de lijn liep via de mast naar de achterplecht.

De jager was meestal een jonge jongen (minimum leeftijd 8 jaar), zat op het paard en had een hoorn bij zich, waarmee hij brugwachters en andere schippers kon waarschuwen. Verder moest de jager er voor zorgen dat het paard met vaste tred liep zodat de schuit gelijkmatig over het water voortgleed. De paarden van de "nationale vaartuigen" waren heel goed gedresseerd. Nieuwe paarden liepen eerst geruime tijd met een ingelopen paard mee om de regelmatige jagerstred aan te leren. Dit was nodig omdat de lijn en de spoorstok vaak tegen de hakken van het paard aansloegen, waaraan ze maar moeilijk konden wennen.

Teneinde een snelle doorvaart te bevorderen, was het schepen met staande masten verboden op bepaalde plaatsen af te meren.



Afb. 4. Een veerschipper behoorde tot de burgers en was zeker niet van de laagste stand. (Uit Van der Ham, 1989.)

Passagiers waren vaak onder de indruk als tegemoetkomende schuiten elkaar passeerden. Op de vaart bestond de regel dat, afhankelijk van de vaarrichting, de mast van de ene schuit hoger moest zijn dan van de ander. Maar op sommige plaatsen gebeurde het dat het ene paard diende te stoppen, terwijl het andere doorliep. De ene schuit gleed zo over de lijn van de andere heen. Ook de doorvaart onder een brug gaf zelden problemen. De knecht haalde dan de mast neer en maakte de lijn los; op het moment dat de schuit onder de brug vandaan kwam pakte hij de lijn weer op en maakte hij die opnieuw vast aan de mast.

De Amsterdamse steigers

De belangrijkste trekschuitverbinding in de Vechtstreek was die tussen Amsterdam en Utrecht. Amsterdam had, zoals gezegd, een groot aantal scheepvaartconnecties met diverse steden en dorpen. In de meeste van die steden en dorpen lagen de vertrek- en aankomstplaatsen van de schuiten op vaste punten, maar in Amsterdam was dat geenszins het geval. Daar waren deze in het begin van het tijdperk van de trekschuit in het hartje van de oude stad gelegen. Regelmatig werden deze vertrek- en aankomstplaatsen verplaatst. Waarschijnlijk had dit te maken met de toenemende drukte, veroorzaakt door de groei van het goederenvervoer en het aantal reizigers.

In 1674 was de aanlegsteiger op het Rokin. Daarna kwamen de steigers van het Utrechtseveer, het Goudseveer en het Leidseveer in de Singel, gelegen tussen de Kalverstraat en de Heiligeweg. Weer later, in 1681, werd bij ordonnantie van het gemeentebestuur van Amsterdam bepaald dat de steiger voor de trekschuit van Amsterdam op Utrecht verplaatst moest worden naar de Achtergracht of Baangracht, aan de noordzijde tussen de Amstel en de Ossemarktbrug schuin tegenover de Varkensmarkt. Het was in die tijd kennelijk dringen. Uiteindelijk is de steiger buiten de stad gebracht, namelijk in de Buiten-Amstel voor de herberg "De Beerebijt". Hij is daar gebleven tot het einde van het trekschuittijdperk (Afbeelding 6).

Opkomst van de dorpsschuiten

In de meeste dorpen van de Vechtstreek besloten schippers met een eigen schuit een beurtvaartdienst te gaan onderhouden, zowel op Utrecht als op Amsterdam. Daar moest toestemming van de plaatselijke gerechtsheer voor worden verkregen.

Voor de beurtschippers op Utrecht waren de rechten en plichten zeer nauwkeurig omschreven in een drietal verordeningen van 12 april 1665: "Ordre voor de Schippers van enige Dorpen de Vecht afvaarende". Voor de dorpsschuiten bestond geen scherpe scheiding tussen personen- en goederenvervoer. Dit blijkt uit de vrachtlijsten, waarin naast de prijs voor de goederen bijna altijd ook die voor het vervoer van personen ingevuld was. Een scheiding tussen beurtvaarten voor goederen en vaarten speciaal voor personenvervoer, zoals die in de 19de eeuw bestonden, was vóór 1800 onbekend. Naast de zorg voor personen en goederen had de schipper ook de taak om voor het berichtenvervoer te zorgen. Het ophalen van de brieven werd aan de schipper zelf overgelaten; meestal liet hij ze bij zich aan huis bezorgen. In de stad aangekomen moest hij ze overgeven aan bestellers die door de stadsregering waren aangewezen. Die zorgden dan voor verdere bezorging. Ook hierop werd toezicht uitgeoefend door de zogenaamde vigilateurs. Vigilateurs moesten in opdracht van het stadsbestuur de beurtvaart- en trekschuiten visiteren op "cijnsbaare waaren" (goederen waarvoor een invoerbelasting diende te worden betaald).

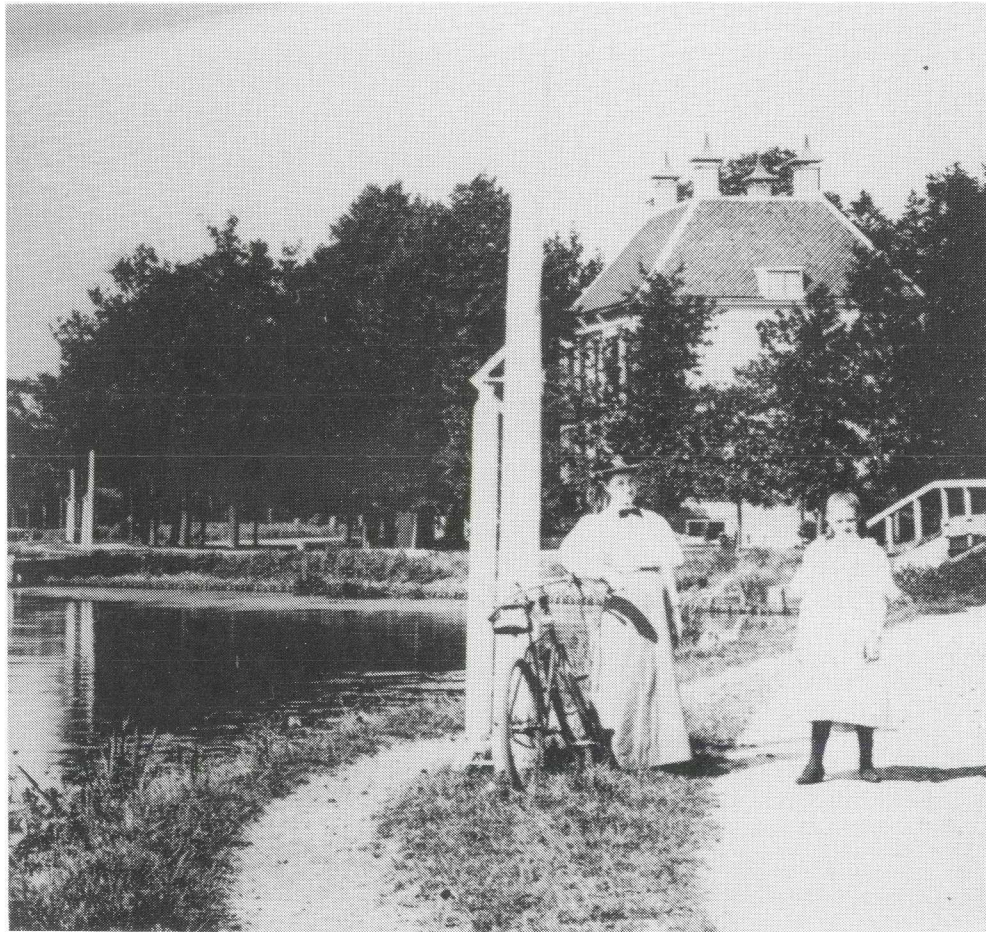
Ook Breukelen had al in de 17de eeuw zijn dorpsschuiten. Deze voeren zowel op Utrecht als op Amsterdam. De overheid legde de dorpsschuiten veel beperkingen op. Zo staat in een ordonnantie van het Stadsbestuur van Amsterdam van 1732 omschreven:

"Zij [= de Breukelse schuit], en de Schuiten op Jaarsveld, de Loosdrechten, Maarsen, Maarsenveen, Nieuwersluis, Ysselstein, Zuilen enz. mogen geene personen meedeneemen, dan die t'huis hooren op de Plaatsen, vanwaar de Schuiten gekomen zijn, of op de Hofsteden, daaromtrent gelegen. Ook mogen zij geen steen van Utrecht op hier, noch van hier op Utrecht, naar Breukelen voeren, om verder, of naar Utrecht, of naar deeze stad [= Amsterdam], te worden overgescheept.

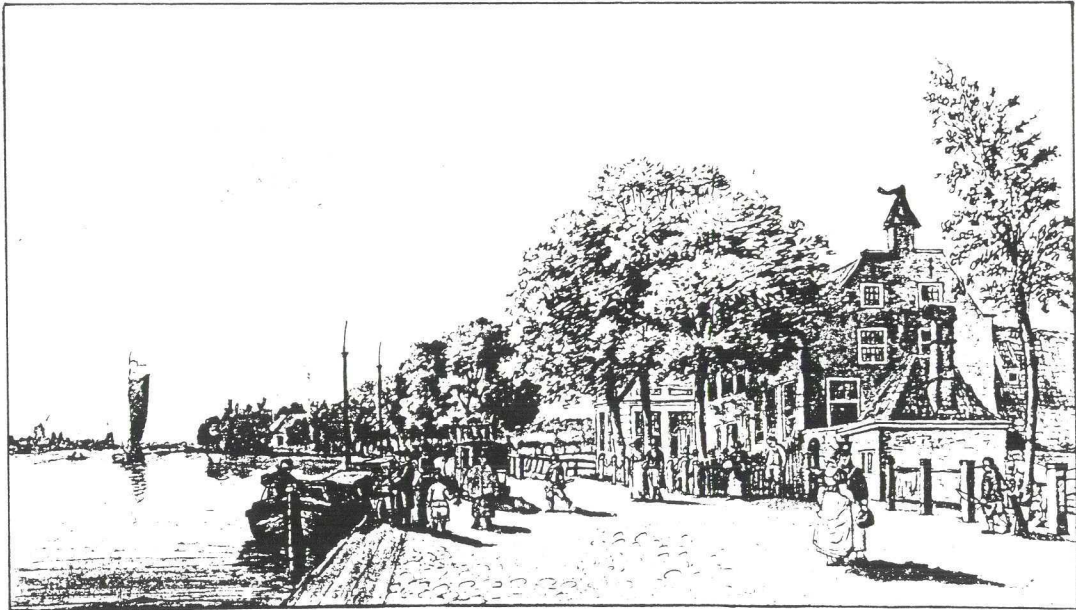
De Breukelsche Veerschuiten moeten drie stuivers 's daags, aan den Aantekenaar van 't Utrechtse Veer, betalen. En mogen zij en de andere Schuiten, vaarende naar Dorpen aan de Vecht, hier, vrijelijk, laaden, schoonze, minder dan half belaaaden, herwaards gekomen zijn. Van voor de Beerenbijt in de Buiten-Amstel, vertrekken de Breukelsche en andere gemelde Schuiten niet, dan na dat de Utrechtse Jaagschuiten vertrokken zijn."

Uit het vorenstaande blijkt dus duidelijk dat aan de dorpsschuiten nogal wat beperkingen en regels werden opgelegd.

Nog in het begin van de 19de eeuw voeren er in onze regio regelmatig dorpsschuiten, die daar waar een jaagpad aanwezig was met menskracht of met een jaagpaard konden worden gejaagd. Kockengen had minstens twee vaste beurtvaarten, een op Utrecht en een op Amsterdam. Vooral de eerste was van grote betekenis; zeker driemaal per week voer er een schuit naar de hoofdstad van het Sticht.



Afb. 5. Rolpalen nabij de uitmonding van de Weere in de Vecht (onder de brug rechts op de foto) en het huis Weerestein. Ze geleidden de jaaglijn, zodat de schuit in een bolronde (convexe) rivierbocht als deze niet tegen de oever getrokken werd en in een holronde (concave) rivierbocht de jaaglijn niet boven de weg kwam te hangen en het verkeer te land hinderde. Het jaagpad splitste bij een rolpaal van de rijweg af, want de jaaglijn moest altijd aan de rivierkant van een rolpaal blijven. (Foto: Jacob Schippers Jr, omstreeks 1900.)



Afb. 6. Herberg of logement "De Beerebijt" aan de Amsteldijk te Amsterdam. Deze lokaliteit is genoemd naar een volksvermaak; tot in de 17de eeuw werden er gevechten gehouden tussen bulhonden en beren, totdat dit in 1689 door een keur werd verboden. Tekening door Gerrit Lamberts, 1776 - 1850 (Gemeente Archief Amsterdam).

Op 26 november 1739 werd Jan Barendse Bogaerd schipper van de beurtvaart Kockengen - Utrecht, volgens een protocol opgemaakt door notaris Bilstijn te Kockengen. Tot 1882 toe, dus bijna anderhalve eeuw lang, hebben de Bogaerds de functie van beurtschipper op Utrecht vervuld. Op 23 januari 1882 deed Martinus Bogaerd zijn schuit, groot 20 ton, varen-de van Kockengen op Utrecht en tussenliggende plaatsen en vice versa, over aan Jan Meijer, wiens kleinzoon de laatste Kockengense beurtvaartschipper was.

Abcoude had een eigen beurtvaartverbinding met Weesp; Baambrugge een met Amsterdam en een met Utrecht. Breukelen telde drie beurtvaartschuiten die op Amsterdam en een die op Utrecht voer, ieder geschikt voor 40 - 50 personen en de nodige verdere lading. Loenen - van waaruit ook Loosdrecht werd bediend - had twee beurtvaartschuiten voor zo'n 50 personen. Maarssen had er zelfs vijf, waarvan drie alleen op Amsterdam voeren en twee met één wekelijkse beurt op Amsterdam en de overige dagen een vaart op Utrecht.

De vliegende schuit of vlieger

In 1744 werd de vliegende schuit of vlieger in de vaart gebracht. De schuit op zich was een normale trekschuit, echter met dit verschil dat deze door twee paarden getrokken werd in plaats van door één. Deze schietschuit, zoals men hem ook wel noemde, was aanmerkelijk sneller dan een gewone trekschuit. Hij haalde een gemiddelde snelheid van 10 - 12 kilometer per uur, tegen de normale trekschuit 7 kilometer per uur. Dat scheelde dus aanzienlijk; men kon toen in vijf uur tijd van Utrecht naar Amsterdam varen! Hij werd ook wel "koningin der trekschuiten" genoemd en had in vele opzichten voorrechten en voorrang ten opzichte van gewone trekschuiten. De vlieger vormde een goed alternatief voor de postkoets en was meer dan de helft goedkoper. De vlieger heeft, voor zover bekend, uitsluitend gevaren tussen Utrecht en Amsterdam en voldeed op dit traject bijzonder goed, maar tot navolging elders heeft het niet geleid.

Zelfs de hoogstgeplaatste in het land maakte dankbaar gebruik van de snelle vaarverbinding. In 1807 nam koning Lodewijk Napoleon zijn intrek in Utrecht, in zijn paleis aan de Wittevrouwenstraat. Hij had een zwakke gezondheid en moest van zijn lijfarts uitsluitend bronwater drinken, iets wat in Holland echter nauwelijks voorhanden was. Het water uit de pomp op de Mariaplaats bleek van een uitstekende kwaliteit te zijn. In 1808 vertrok Lodewijk Napoleon naar Amsterdam, maar hij wilde datzelfde water blijven drinken. Hij gaf dan ook opdracht om dagelijks een vat water uit deze pomp per vliegende schuit vanuit Utrecht naar Amsterdam te laten aanvoeren.

Toch voeren de schietschuiten aanvankelijk nog geen geregelde dienst; dat kwam pas veel later, in het begin van de 19de eeuw. De vliegende schuit heeft het uitgehouden tot de komst van de spoorweg Amsterdam - Utrecht in 1843; dat was het begin van het einde. Niet alleen voor de vliegende schuit, maar ook voor de gewone trekschuit, ondanks een wanhopige poging door verlaging van de tarieven te kunnen blijven concurreren. Direct nadat de spoorlijn Amsterdam - Utrecht in gebruik was genomen, kwamen de schippers overeen hun tarief te verlagen van 18 naar 13 stuivers. Het mocht niet baten; de tijdsbesparing op dit traject was met de trein dan ook meer dan vijf uur. De schippers voeren nog maar met een klein aantal passagiers of zelfs met geheel lege schuiten. De spoorwegen voelden zich door hun succes zo sterk, dat zij al spoedig het derde-klastarief verhoogden. Door een gelijktijdige verlaging van de trekschuittarieven werd het prijsverschil zo groot, dat toch weer wat meer reizigers van de trekschuit gebruik gingen maken. Dit was echter van korte duur. De traagheid van de trekschuit werd spreekwoordelijk. Een van de allerlaatste trekschuiten voer nog in 1908 tussen Amsterdam en Volendam.

Bronnen

- J.A.L. de Meijere, 1988. Twee zijluiken van een altaarstuk uit de Utrechtse St. Jacobskerk. Jaarboek Oud-Utrecht 1988, blz. 53 - 57.
- K. van Kemenade en P. Spapens, 1993. 365 Heiligendagen - Folklore, gebruiken, iconografie, legenden, namen, weerspreuken. Kempen Pers, Eindhoven, 336 blz., in het bijzonder blz. 286.
- H. Haitsma, z.j. 10.000 jaar geschiedenis der Nederlanden. Uitg. M.A. van Seijen, Leeuwarden, 435 blz., in het bijzonder hoofdstuk 9, blz. 207.
- J.B. Christemeijer, 1837. Het Lustoord tusschen Amstel en Grebbe en elders in het Sticht van Utrecht, Deel 1. Uitg. S.E. van Nooten, Schoonhoven (facsimilé herdruk, 1986, Repro Holland, Alphen aan den Rijn), 141 blz., in het bijzonder blz. 18 - 34.
- W. van der Pas, 1952. Tussen Vecht en Oude Rijn. Beschrijvende geschiedenis van Noord-West Utrecht naar aanleiding van het eeuwfeest der R.K. Parochie Kockengen. Het Spectrum, Utrecht, Antwerpen, 254 blz., in het bijzonder blz. 124 en 137 - 139.
- J.M. Fuchs, 1946. Beurt- en Wagenveren. Den Haag, in het bijzonder blz. 71 - 95 en 206 - 281.
- Jan Wagenaar, 1767. Amsterdam in zijne opkomst, aanwas, geschiedenissen, voorregten, koophandel etc. Deel 2, blz. 508 en deel 3, blz. 114 en 511.
- M.W.J. de Bruijn et al. (Red.), 1984. Ach Lieve Tijd - Dertien eeuwen Utrecht. Deel 2 (blz. 31 - 50). De Utrechtse en hun reislust. Broese Kemink, Utrecht / Waanders, Zwolle.
- E.J. Rinsma, 1986. De Ronde Venen . . . een omgekeerde wereld. Canaletto, Alphen aan den Rijn, 283 blz., in het bijzonder blz. 90 - 93.
- J.H. van der Hoek Ostende, 1960. De Voetangel. Jaarboekje van het Oudheidkundig Genootschap Niftarlake 1960, blz. 1 - 12.
- J.W. Verburgt, 1918. Uit het archief van Nijenrode. Jaarboekje van het Oudheidkundig Genootschap Niftarlake 1918, blz. 51 - 59, in het bijzonder blz. 56.
- E.J. Rinsma, 1979. De troeven van de trekschuit. Tijdschrift van de Historische Kring Maarssen, jaargang 6, nr. 1, blz. 9 - 16.
- W. van der Ham, 1989. Tot Gerief van de Reiziger. Vier eeuwen Amsterdam - Haarlem. SDU Uitgeverij, 's-Gravenhage, 103 blz., in het bijzonder blz. 20 - 33.
- A. van Hulzen, 1987. Utrecht en het Verkeer 1850 - 1910. Bosch & Keuning, Baarn, 176 blz., in het bijzonder blz. 17 - 24.
- Anoniem, 1772. Tegenwoordige Staat der Verenigde Nederlanden, deel 12. Vervolgende de beschrijving van de provincie van Utrecht. Wed. Isaak Tirion, Amsterdam, 231 blz., daarin blz. 146 (in facsimilé herdrukt in 1965: Nederland in Vroeger Tijd, deel 10, Utrecht. Europese Bibliotheek, Zaltbommel).