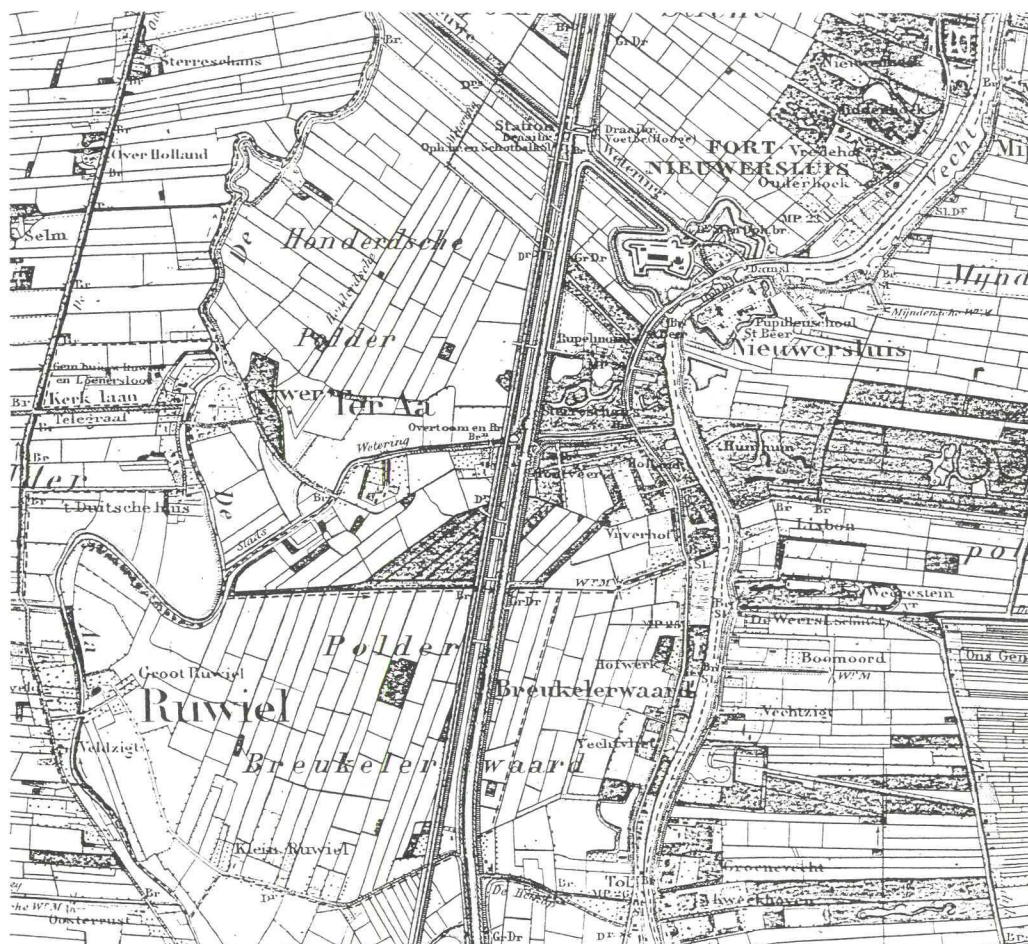


Pont over het kanaal bij Nieuwer Ter Aa

D. Reyneveld

Linnaeusdreef 32, 3621 XW Breukelen

Het voetveer "De Aa" vaart dagelijks heen en weer over het Amsterdam-Rijnkanaal bij Nieuwer Ter Aa voor het vervoer van voetgangers en (brom)fietsers. Behalve bewoners van de gemeente Breukelen maken onder andere fietstoeristen van deze mogelijkheid graag gebruik. De functie van de oudste voorganger van het huidige voetveer, de "pont in den Ter Aaschen weg onder Loenen",¹ was een geheel andere. Deze werd 100 jaar geleden in gebruik genomen, toen op 4 augustus 1892 het Merwedekanaal



Afb. 1. Ter oriëntatie een gedeelte van een kaart op schaal 1 : 25 000, uitgegeven in 1903³, dus kort na het gereedkomen van het Merwedekanaal. De Honderdsche polder en de polder Breukelerwaard werden door het kanaal in van elkaar geïsoleerde delen gesneden. De waterlossing naar de Vecht door de Stadswetering (Het Honderd) en de Evenaarswetering (Breukelerwaard) werd onderbroken, evenals het wegverkeer over de Ter Aasche weg (Breukelerwaard). De beide polders grenzen aan elkaar bij de Stadswetering. Bij het kruispunt van Merwedekanaal en Stadswetering zijn, weliswaar vaag, de kunstwerken te zien die moesten worden gebouwd.

van het Noordzeekanaal tot de Lek voor de scheepvaart werd opengesteld.² De noodzaak voor een pontverbinding was ontstaan doordat het Merwedekanaal de Honderdsche polder en de polder Breukelerwaard zou doorsnijden, en dus de verbindingen tussen de westelijke en de oostelijke delen van de polders zouden worden verbroken (zie Afbeelding 1). Zo werd niet alleen de Ter Aasche weg, maar ook de Stadswetering onderbroken. Dit maakte de bouw van kunstwerken noodzakelijk, waaraan echter niet kon worden begonnen voordat daarover overeenstemming was bereikt met de waterschappen.

De aanleg van het Merwedekanaal maakte in de provincie Utrecht, wat betreft de doorsnijding van waterschappen en hoezemwateren, onderhandelingen nodig met de besturen van 16 waterschappen, waaronder Het Honderd en de Breukelerwaard.⁴ De onderhandelingen betroffen in alle gevallen de waterhuishouding en aanverwante onderwerpen, en per waterschap ook de werken die moesten worden gemaakt ter voorziening in afgesneden verkeerswegen, zowel te land als te water. De uitkomst van de onderhandelingen werd vastgelegd in overeenkomsten tussen Waterstaat en het betreffende waterschap.⁵ De overeenkomst met het waterschap Het Honderd werd getekend op 5 en 6 november 1888 en die met het waterschap Breukelerwaard op 2 en 3 november 1888.⁶

De situatieschets (zie Afbeelding 2) toont de kunstwerken die werden gebouwd op grond van de gesloten overeenkomsten. De overtoom werd overeengekomen met het waterschap Het Honderd, de pont met aanlegplaatsen, en de losplaats met het waterschap Breukelerwaard. Van de twee woningen was er één bestemd voor de overtoomwachter (Het Honderd) en één voor de pontwachter (Breukelerwaard).⁸

Over de afzonderlijke kunstwerken kan het volgende worden opgemerkt.

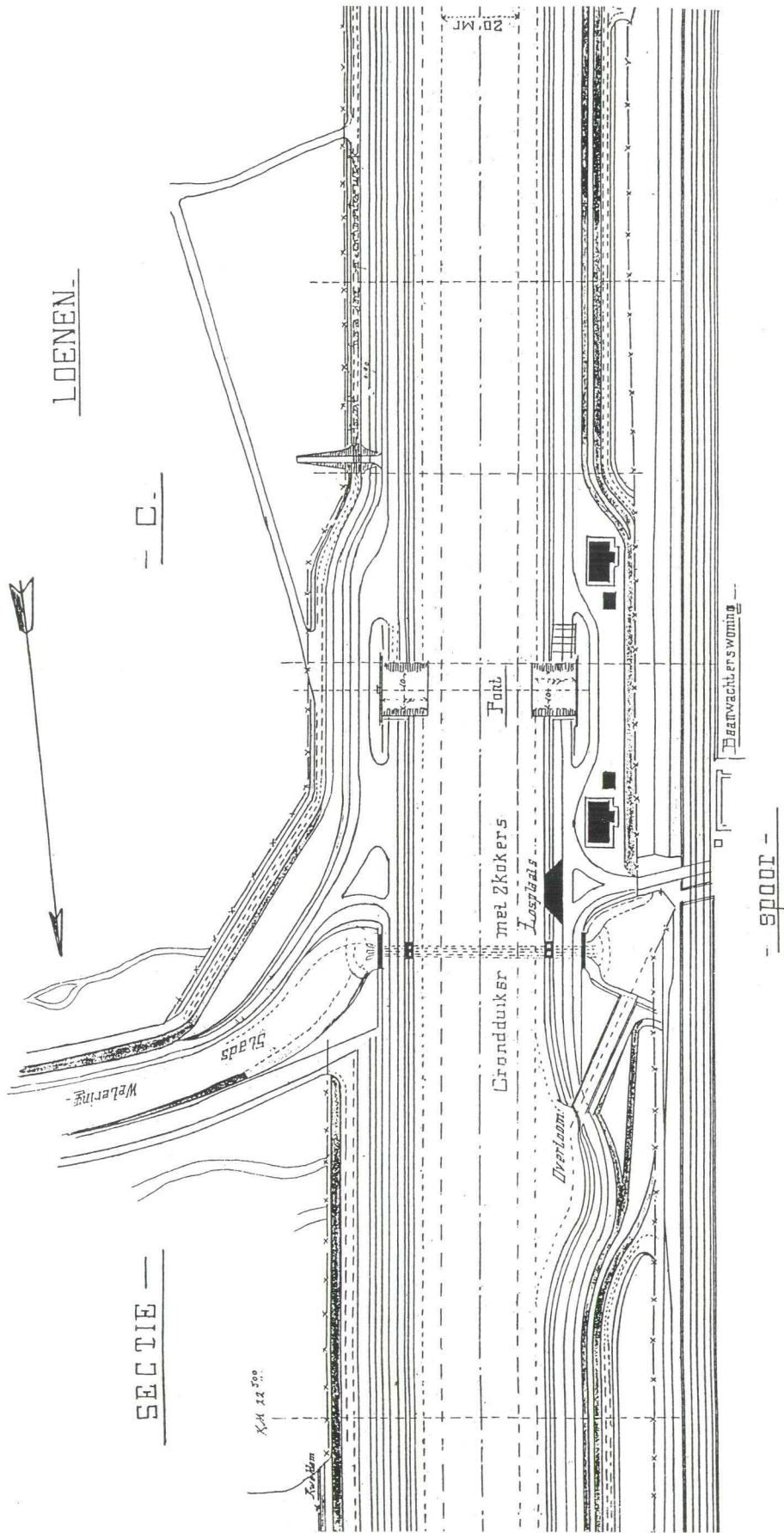
"De pont in den Ter Aaschen weg onder Loenen"

"Waar het kanaal minder belangrijke verkeerswegen snijdt zijn ponten gemaakt",⁹ aldus de stelregel van Waterstaat, op grond waarvan werd gekozen voor een pont (zie Afbeelding 3). De pont diende tot overvaart van voertuigen, mensen en vee, maar ook van militair materieel.¹¹ Het is niet onwaarschijnlijk, dat afmetingen en draagvermogen vooral werden bepaald door de militaire eisen. Gelijkzeitig konden worden overgezet: 85 bepakte militairen; of 15 paarden met geleiders; of 1 kanon met bespanning van 6 paarden en voorts 2 paarden met geleiders; of 2 voertuigen met 1 of 2 paarden; of 1 voertuig met 4 paarden.

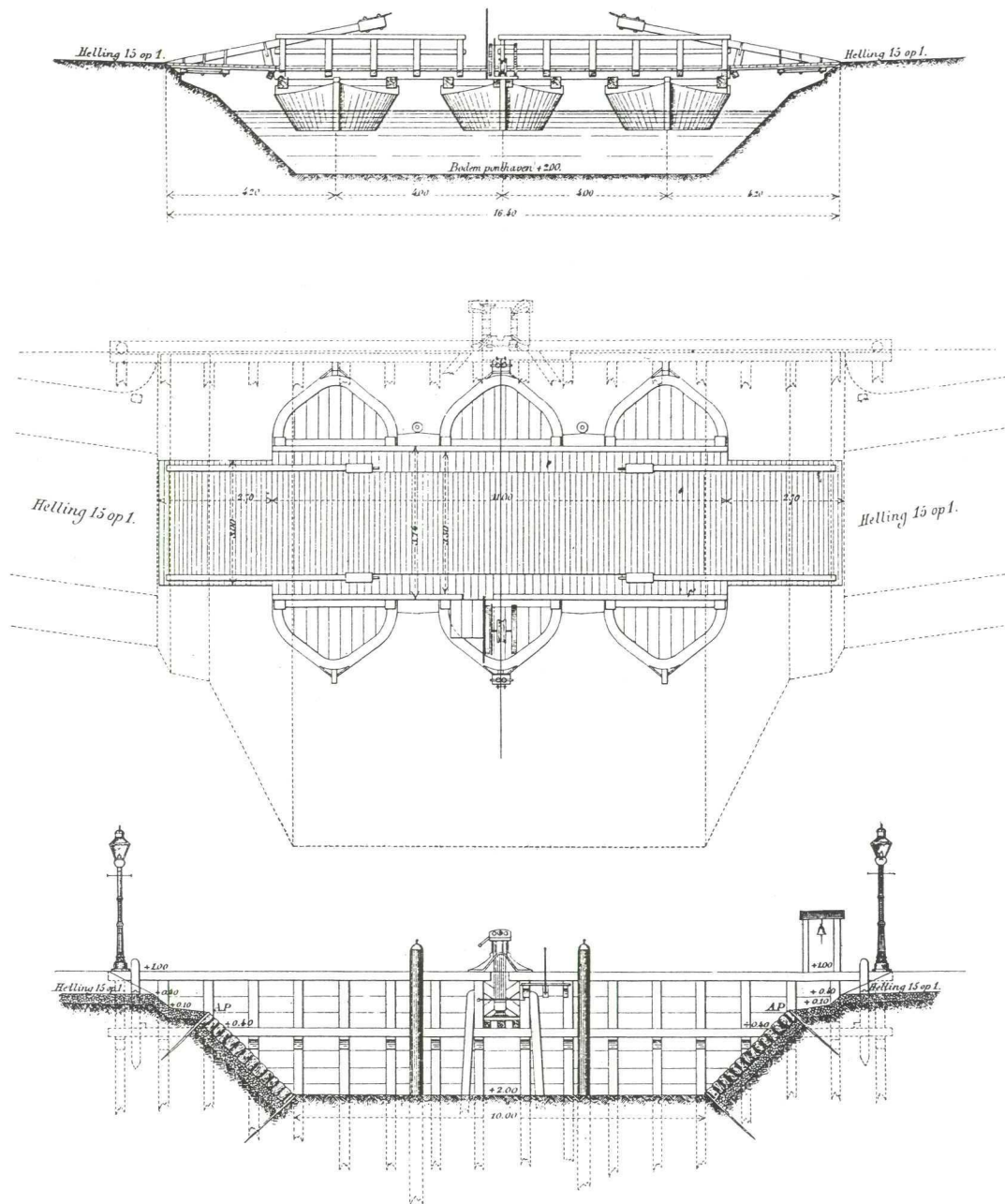
De pont kon met behulp van een windwerk en een kabel door één man worden overgevoerd; de overtocht duurde 2¹/₂ à 3 minuten. De bediening van de pont geschiedde van Rijksweg te allen tijde, zowel bij dag als bij nacht, kosteloos¹² volgens de overeenkomst met het waterschap Breukelerwaard.

De overtoom in de Stadswetering onder Loenen

Het werd niet nodig geoordeeld om waar het kanaal de Stadswetering sneed schutsluisjes te bouwen in de wederzijdse kanaaldijken, omdat de



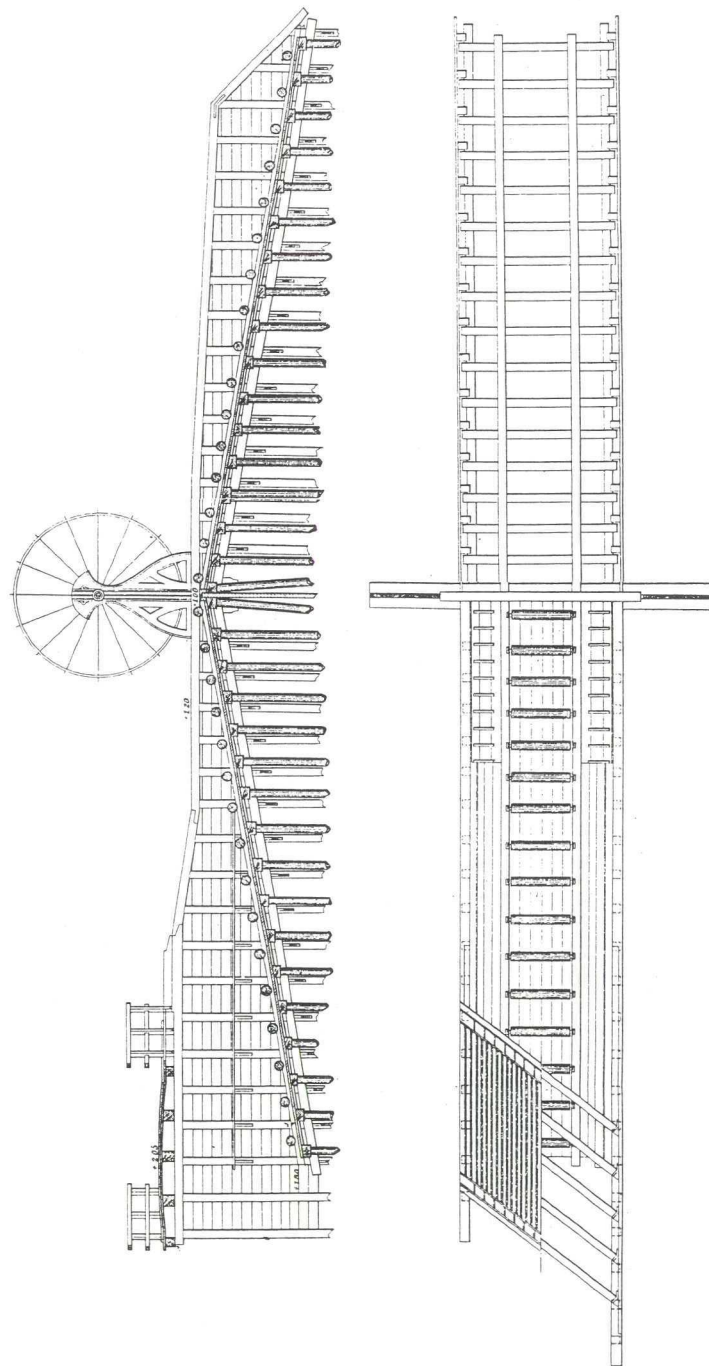
Afb. 2. Situatieschets⁷ van de kunstwerken die werden uitgevoerd, schaal 1 : 1000 (verkleind weergegeven). Voor Het Honderd: een overtoom met woning voor de overtoomwachter op de westelijke kanaaloever, en een grondduiker in de Stadswetering. Voor de Breukelerwaard: een pont met aanlegplaatsen en een woning voor de pontwachter, en een losplaats. De grondduiker voor de Evenaarswetering is niet afgebeeld.



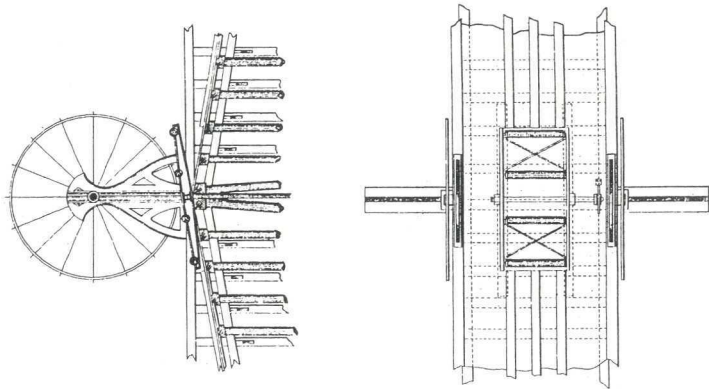
Afb. 3. Type van veerpont gebruikt voor het Merwedekanaal¹⁰, schaal 1 : 100 (verkleind weergegeven). De pont bestond uit drie houten schepen, waarover een rijvloer was gelegd welke aan weerszijden van kleppen was voorzien. De schepen lagen met hun lengteas loodrecht op die van het kanaal; de vloer lag dwars over de schepen. De voertuigen stonden dus in de richting van de lengteas van het kanaal. De lengte van de rijvloer tussen de kleppen was 11 meter, de lengte van elke klep 2,70 meter; de breedte van de rijvloer tussen de leuningen was 3,50 meter en op het bovendek 2,50 meter. De pont was berekend op een draagvermogen van 9000 kilogram. Op beide oevers was een haven gemaakt waarin de pont gemeerd kon worden zonder dat enig deel in de vaarroute uitstak (tekening midden). De tekening boven toont een doorsnede door de haven, gezien in de richting van het kanaal. De tekening onder is eveneens een doorsnede door de haven, maar dan gezien richting oever. Zichtbaar zijn de houten beschoeiing, de oeverbescherming in de haven en twee straatlantaarns met rechts de bel. In het midden stond het bevestigingspunt voor de transportkabel.

Type van een Overtoom

(met vaste rollen)



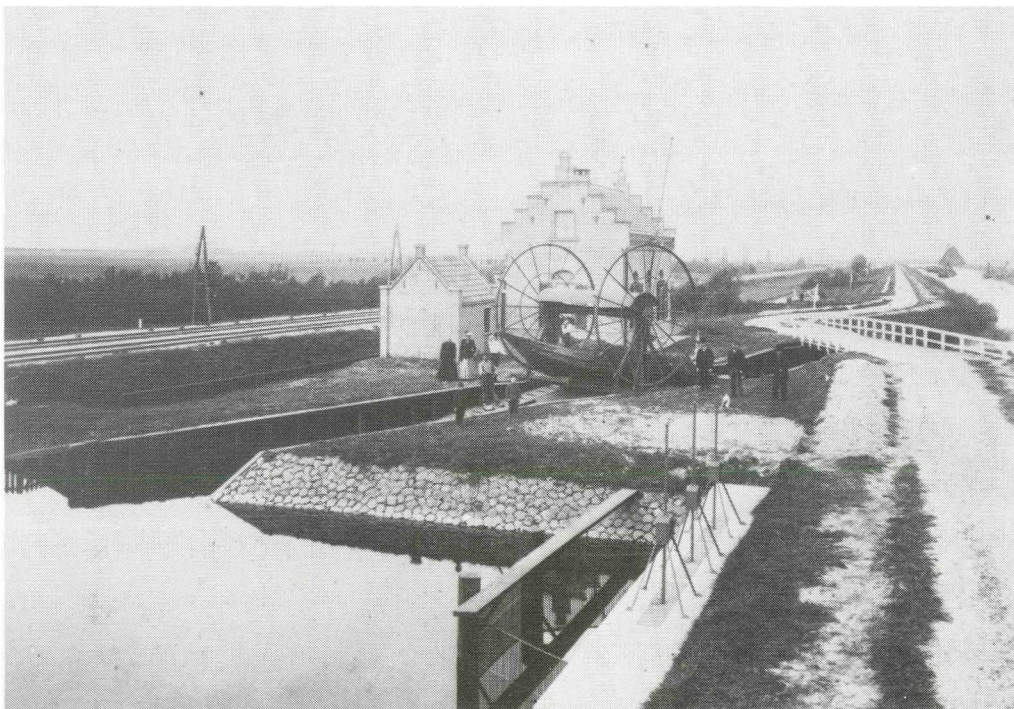
(met wip en losse rollen)



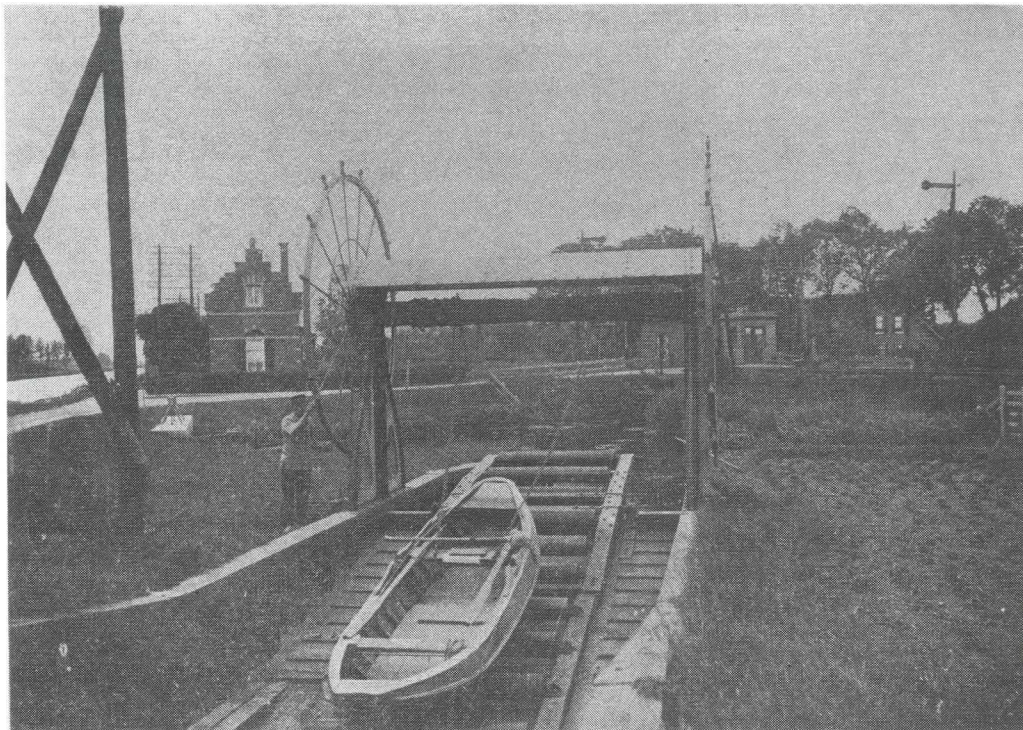
Afb. 4. Type van overtoom gebruikt voor het Merwedekanaal¹⁰, schaal 1 : 100 (verkleind weergegeven). De overtoom in de Stadswetering had over de gehele lengte van de beide hellingen vaste rollen op onderlinge afstanden van 1 meter. Het hoogste punt lag gelijk met de kruin van de dijk (1 m + A.P.), de breedte tussen de schoeingen was 4 meter, de vrije invaarthreedte 3,20 meter. Op het hoogste punt van elke overtoom was dwars daarover een horizontale as gesteld, waarop aan de einden een rad met handspaken was bevestigd teneinde de as te kunnen draaien. Op deze as was de ketting gewonden waarmee het vaartuig werd getrokken.

Stadswetering geen doorgaande vaarweg was,¹³ en dus niet van algemeen belang. De Stadswetering was van de Vecht door een uitwateringssluisje met keerdeuren afgesloten. Wel werden goederen langs de Vecht aangevoerd en aan de Vechtdijk overgeladen, maar Waterstaat was van mening dat dit voortaan even goed zou kunnen geschieden langs het nieuwe kanaal en de kanaaldijken. Omdat van de zijde van het waterschap Het Honderd toch nog bezwaren bleven bestaan, werd, om daaraan tegevoet te komen, in de westelijke kanaaldijk een overtoom gebouwd met een vrije breedte van 3,20 meter (zie Afbeelding 4), voor het verkeer van zeer kleine platbodem-aakjes.¹⁴ De bediening van de overtoom geschiedde van Rijksweg te allen tijde kosteloos,¹¹ hetgeen in de overeenkomst met het waterschap Het Honderd was vastgelegd.

De overtoom op de Stadswetering had over de gehele lengte van beide hellingen vaste rollen op onderlinge afstanden van 1 meter. Op het hoogste punt gekomen droeg het vaartuig slechts op één rol en werd daarop dragende omgekipt, wat nadelig was voor het verband van het vaartuig. Daarom werd later de overtoom op de Haarrijn, die overigens dezelfde afmetingen had als de eerste in de Stadswetering, op het hoogste punt voorzien van een 4,20 meter lange wip met vier vaste rollen, zodat het vaartuig bij het omkappen altijd door vier rollen werd ondersteund (zie Afbeelding 5). Deze overtoom had verder geen vaste rollen in de hellingen, maar er werden steeds losse rollen voor het vaartuig gelegd, die later uit het water werden opgevist.¹⁵ Misschien mede door deze ervaringen werd later de constructie van de overtoom in de Stadswetering ook veranderd; de hoogste vaste rollen werden vervangen door een wip met rollen (zie Afbeelding 6).



Afb. 5. "Gezicht op den voltooiden overtoom voor den Haarrijn".¹⁶ Deze was voorzien van een wip met vier rollen en had geen vaste rollen in de hellingen.



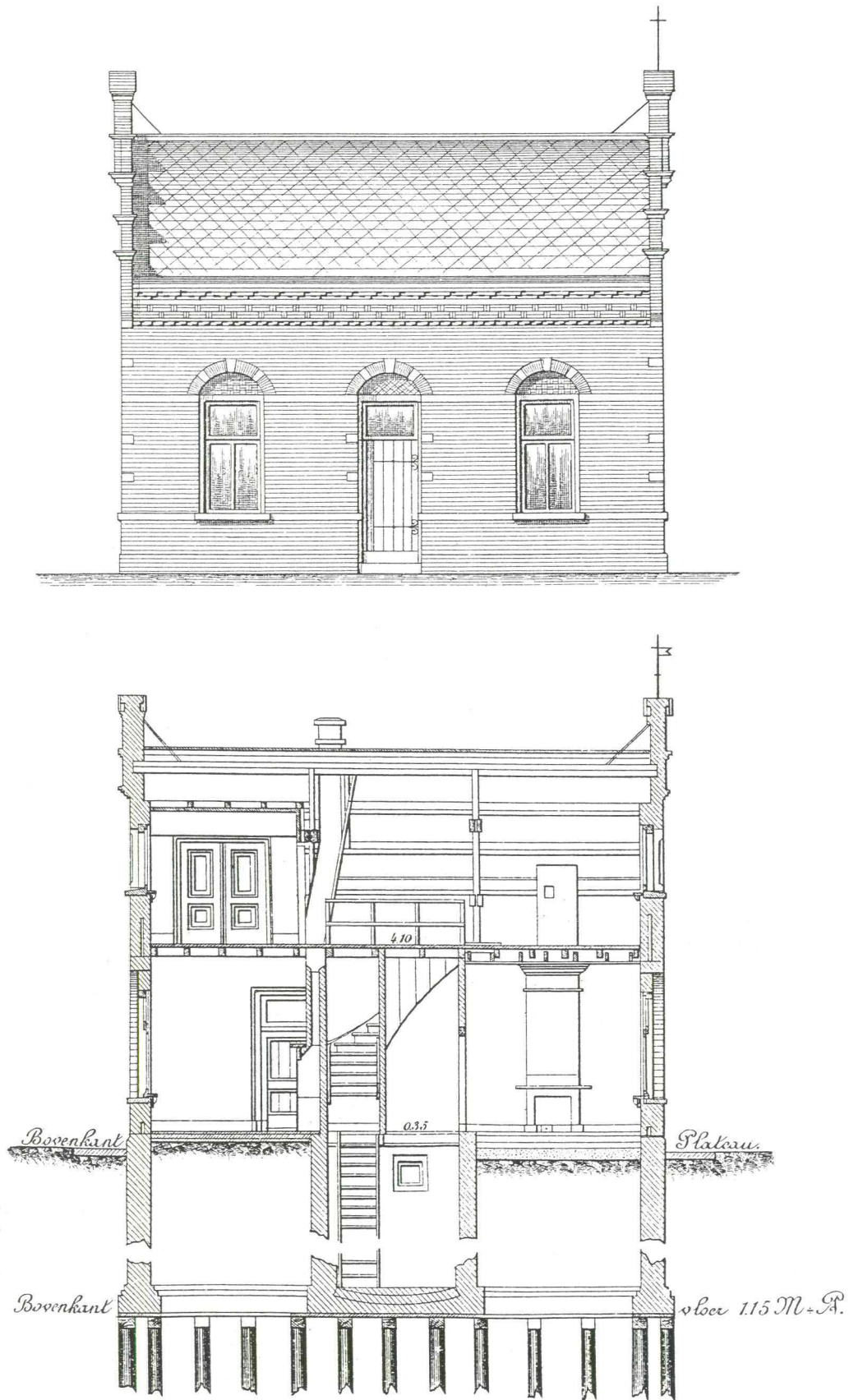
Afb. 6. Overtoom bij de Stadswetering.¹⁷ Op de foto is duidelijk zichtbaar dat de hoogste vaste rollen zijn vervangen door een wip met rollen, overeenkomstig de constructie die werd toegepast bij de Haarrijn.

De losplaats

In de overeenkomst tussen Waterstaat en het waterschap Breukelerwaard⁶ komt de volgende zin voor: "Ten dienste van en ten gebruike door de Ingelanden van het waterschap Breukelerwaard wordt, in overleg met contractanten ter andere zijde, in de nabijheid van de Evenaarswetering aan den westelijken dijk van het kanaal een laad- en losplaats gemaakt, beschoeid en bestraat". Het lijkt niet onwaarschijnlijk, dat de hier bedoelde laad- en losplaats gemaakt is nabij de Stadswetering, zoals aangegeven op de situatieschets (zie Afbeelding 2). In het bestek⁸ komt een lijst voor van te maken kunstwerken, maar daarin wordt geen laad- en losplaats vermeld. Mogelijk is een laad- en losplaats gemaakt "op aanwijzingen van de Directie" zonder tekening, en tijdens de aanleg van het kanaal ook gebruikt voor werkzaamheden. De afstand tussen de Evenaarswetering en de Stadswetering is ongeveer 500 meter en mogelijk werd dit geacht "in de nabijheid van de "Evenaarswetering" te zijn.

De woningen

De woningen (zie Afbeelding 7) werden gebouwd in de zo welbekende bouwstijl van Rijkswaterstaat. De indeling paste bij de vereisten van 100 jaar geleden. Zo werd onder andere een ruime ondergrondse kelder ingebouwd om levensmiddelen koel te kunnen bewaren. Op de begane



Afb. 7. Vooraanzicht en langsdoorsnede van het type Waterstaatwoning waarvan er twee werden gebouwd voor de pontwachter en de overtoomwachter.

grond bevonden zich het woonvertrek en de keuken, terwijl op de bovenverdieping een ouderslaapkamer met bedstede was geprojecteerd, en daarnaast een open zolderruimte. Er was nog geen sprake van centrale verwarming of andere moderne voorzieningen.

De tegenwoordige situatie

In de huidige situatie is er weinig dat nog aan de oude toestand herinnert. De twee woningen staan er nog, dank zij de solide bouwwijze van Rijkswaterstaat; zij worden bewoond¹⁸. De overtoom, de grondduiker en de losplaats zijn verdwenen; van het bassin waarop de overtoom en de grondduiker destijds uitkwamen zijn in het terrein nog restanten zichtbaar.

En het pontje vaart nog vrolijk heen en weer, zij het dat het nu een heel ander en kleiner vaartuig is, met een andere functie, dan die grote veerpont van 100 jaar geleden.

Noten

- 1 P.H. Kemper. Beschrijving van het kanaal van Amsterdam naar de Merwede, blz. 39. Dit verslag werd op last van de Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid bewerkt door P.H. Kemper, die van 1 oktober 1881 tot 1 januari 1894 als Sectie-Ingenieur van Waterstaat nauw betrokken was bij de voorbereiding en de uitvoering van de kanaalwerken. Het werd uitgegeven door het Departement van Waterstaat, Handel en Nijverheid, zonder vermelding van het jaar waarin het gereed kwam (vermoedelijk 1894). Het bestaat uit een beschrijving in boekvorm en een map met tekeningen (Platenmap).
- 2 Kemper, blz. 98.
- 3 Chromotopografische Kaart des Rijks 1 : 25 000, blad 405, verkend 1872 en 1873, herzien 1887, ged. herzien 1900, uitgegeven 1901.
- 4 Kemper, blz. 198, 199 en 200.
- 5 Kemper, blz. 217 en 218.
- 6 Van de overeenkomst met het waterschap Breukelerwaard is een kopie aanwezig in het Archief Gemeente Breukelen (Gemeentehuis te Breukelen); van die met het waterschap Het Honderd is nog geen kopie teruggevonden, maar er bestaat geen twijfel aan het bestaan ervan gezien de vermelding in de lijst van overeenkomsten⁵.
- 7 Archief Rijkswaterstaat in Utrecht, ongeinventariseerd, tekening schaal 1 : 1000 (Rijksarchief te Utrecht, Topografische Atlas).
- 8 Archief van de Directie van de dienst aanleg Merwedekanaal, Inv. Nr. 724: Bestekken voor de aanleg van werken aan het kanaal 1888-1894, Bestek Nr. 212 (Rijksarchief te Utrecht).
- 9 Kemper, blz. 38 en 39.
- 10 Kemper, Platenmap.
- 11 Kemper, blz. 78.
- 12 Kemper, blz. 200.
- 13 Kemper, blz. 50.
- 14 Kemper, blz. 79.
- 15 Kemper, blz. 79 en 80.
- 16 Foto d.d. 20 september 1892, "Gezicht op den voltooiden overtoom voor den Haarrijn" (Rijksarchief te Utrecht, Topografische Atlas).
- 17 R. Bos. 1921. Geïllustreerde Schoolatlas der Gehele Aarde, 19de druk, P. Noordhoff, Groningen. Afbeelding ter beschikking gesteld door de heer J.P. Kurver, molenaar van de wipwatermolen "Oukoop" te Breukelen.
- 18 In de eerste woning vanaf de overweg, met als adres Kanaaldijk West Nr. 1, woont de heer P.J. Wilmsen met zijn gezin. Hij is in dienst van Rijkswaterstaat in de functie van gezagvoerder en men kan hem regelmatig aantreffen op de motorveerpont "De Aa". In de woning daarnaast woont een gepensioneerde medewerker van Rijkswaterstaat.