

## De economische geschiedenis van de Vecht

De vaarexcursie die de Historische Kring Breukelen in 1996 hield, was geplaatst binnen het nationale thema: 1996 Jaar van het Industrieel Erfgoed. In de toelichting werd dus niet gesproken over kastelen en buitenplaatsen, maar werd het een en ander gezegd over de economische betekenis die de Vecht in de loop der eeuwen heeft gehad en over allerlei vormen van menselijke bedrijvigheid langs de rivier. Graag voldoe ik aan het verzoek van velen om enkele gedeelten uit mijn tekst, waarvoor Breukelaars bijzondere belangstelling hadden, in dit tijdschrift af te drukken.

**Algemeen.** In de relatie tussen de mens en de rivier de Vecht in de loop der eeuwen zijn zes belangrijke perioden te onderscheiden:

(1) Tijdens het midden van de Bronstijd, zo'n 1500 jaar voor het begin van onze jaartelling, kwamen er mensen over de rivier naar hier, die zich verspreid vestigden op de stroomruggen en er in de eeuwen die volgden met wat landbouw, visserij en jacht in hun bescheiden levensonderhoud wisten te voorzien. Voor verkeer over grotere afstanden was de Vecht de enige verbinding. Aan het eind van deze periode voeren verschillende keren aanzienlijke vloten oorlogsschepen van de Romeinen over de Vecht naar het noorden.

(2) In het begin van de tweede periode veroorzaakte na de val van het Romeinse rijk de grote volksverhuizing een onrustige tijd. Omstreeks 500 na Christus vonden de mensen het veiliger om in kleine concentraties bij elkaar te gaan wonen, en ontstonden de eerste dorpjes. Kort na 700 werden de Friezen die hier toen woonden, onderworpen door de Franken. In de 9de en begin 10de eeuw kwamen de Noormannen met hun Vikingschepen de Vecht op.

(3) De derde periode begon nadat de bisschop van Utrecht in 953 in de Vechtstreek ook de wereldlijke macht ging uitoefenen. De stad Utrecht ontwikkelde zich tot de belangrijkste plaats in wat nu Nederland is en bouwde een internationale handel op. Via de Vecht en het Almere (de latere Zuiderzee) had Utrecht zijn navelstreng met het buitenland. Ook de dorpen langs de Vecht hadden daar voordeel bij, onder meer omdat de Utrechtse handelaars uit Friesland zout meebrachten, een product dat van grote betekenis was voor de handel in vis, want gezouten vis bleef aanzienlijk langer eetbaar. In de loop der eeuwen verrezen op de oevers van de Vecht verscheidene kastelen.

(4) Tijdens de vierde periode verloren in de 16de eeuw de kastelen hun strategische betekenis. De Vechtstreek werd in toenemende mate ontdekt door rijke stedelingen. Vechtbuitens met prachtige tuinen en theekeopels gingen het aanzien domineren. In de tweede helft van de 17de eeuw en de eerste helft van de 18de eeuw beleefde de Zegepralende Vecht haar hoogtepunt. Trekschuiten en particuliere jachten bepaalden het beeld op het water.

(5) In de vijfde periode, de 19de eeuw, maakte de Vecht deel uit van de drukbevaren handelsroute tussen Amsterdam en het Rijnland. In de Franse Tijd (1795 - 1813) raakte Amsterdam door oorlogshandelingen afgesneden van de overzeese handel en ging het zich met overheidssteun veel meer toeleggen op de binnenvaart. Daarna bleef dat zo, hetgeen een steeds zwaardere belasting van de Vecht met zich meebracht. De zeilvrachtvaart werd geleidelijk vervangen door stoom- en sleepvaart. Het wonen langs de oevers van dit deel van de Keulse Vaart had veel van zijn vroegere aantrekkelijkheid verloren.

(6) Na de opening van het Merwedekanaal in 1892 begon de zesde periode. Het werd ineens veel rustiger op de Vecht. Slechts het lokale en regionale vaarverkeer bleef. In de loop van de 20ste eeuw ging de recreatievaart steeds sterker het beeld bepalen.

Uit dit korte chronologische relaas blijkt dat wij in onze tijd eigenlijk een *heel uitzonderlijk* Vechtlandschap meemaken. Alleen tijdens de periode van de Zegepralende Vecht, en dan nog maar voor een deel, en in de 20ste eeuw lag de nadruk op de schoonheid van het rivierlandschap en de recreatievaart. In alle andere eeuwen was de Vecht voor de mens vóór alles een transportweg voor personen en goederen. De excursie van 1996, met een sociaal-economische invalshoek, was dus eigenlijk veel realistischer dan de excursie van 1994, waarin de nadruk lag op de woonbebouwing langs de Vecht.

Er zijn echter wel verbanden tussen de **Vechtbuitens** en de sociaal-economische geschiedenis van de rivier de Vecht. Het merendeel van de landgoederen langs de Vecht werd gesticht tussen ongeveer 1650 en 1700. De eigenaren van deze nieuwe buitenverblijven waren nagenoeg allen rijke Amsterdammers. Maar de toch zo mooie Vechtstreek was niet een van de *eerste* gebieden waar die Amsterdammers buitenplaatsen stichtten. Dat de eerste Amsterdamse buitens tot stand kwamen aan de oevers van de Amstel en in het gebied achter de duinen mag ons niet verwonderen, maar dat ook de droogmakerijen in Noord-Holland en de Gooise zandgronden de Vechtoevers voorgingen is toch wel opmerkelijk.

Eerst waren de uitbreiding van de Amsterdamse handelsvaart over de Vecht en de opkomst van het passagiersverkeer per trekschuit nodig om de hoofdstedelingen de schoonheid van de Vechtstreek *echt* te leren ontdekken.

De bewoners van de buitenplaatsen maakten zowel gebruik van de trekschuit als van het particuliere jacht. Goederen die naar de begrippen van die tijd echt snel moesten worden overgebracht, gingen vaak per trekschuit in plaats van per beurtschipper (bijvoorbeeld geld en post), evenals de exotische artikelen uit de Amsterdamse winkels. Wanneer bij een buitenplaats op de westelijke Vechtoever werd aangelegd, was het vaak nodig de lijn tussen de schuit en het jaagpaard op het Zandpad los te maken. Kon de tocht worden vervolgd, dan moest eerst de trekschuit naar het midden van de rivier worden gemanoevrerd; daarna kon de lijn worden overgegooid naar de jager op het jaagpad en het paard weer aangespannen. Al met al veroorzaakte zo'n tussenstop nogal wat oponthoud, niet zelden tot grote ergernis van de reizigers.

Vooraf in de 19de eeuw zijn diverse Vecht buitens weer verdwenen. Slechtere economische omstandigheden waren daar ten dele de oorzaak van, maar ook een veel onaangename woonklimaat in de 19de eeuw, toen de Vecht onderdeel was van de Keulse Vaart tussen Amsterdam en Duitsland met een drukke en lawaaiige handelsvaart.

De eerste bewoners van de Vechtoevers hielden zich bezig met **jacht, visserij, akkerbouw en veehouderij**.

Toen tijdens de Gouden Eeuw rijke Amsterdammers hier hun tweede huis stichtten, ging dat ten dele ten koste van de traditionele agrarische bedrijvigheid langs de Vecht, omdat veel oude boerderijen in buitenplaatsen werden veranderd. In het geval van Boomrijk was er bij uitzondering echter sprake van een omgekeerde gang van zaken; het voorhuis daarvan werd in 1833 als buitenhuis gebouwd.

Bij verscheidene oude boerderijen staat een **zomerhuis**. Nadat in het voorjaar het vee de wei in was gegaan en de grote schoonmaak van voorhuis en stal had plaats gehad, woonde het boeregezin de hele zomer in het zomerhuis. Gedurende de zomer was er op het boerenbedrijf altijd veel te doen. Dan was het wel gemakkelijk als de boerin niet te veel omkijken had naar het grote huis. In het zomerhuis werd gekookt en gegeten; slapen deed men ook in de zomer in het grote huis. Op boerderijen waar geen zomerhuis was, werd na de voorjaars-schoonmaak op de deel in het achterhuis gewoond.

Bij Weeresteyn was nog in het begin van de 20ste eeuw een commercieel opgezette **visvijver** in bedrijf. Ten noorden van Queeekhoven had Hans Matthes in het begin van deze eeuw een grote **bijenhouderij**, simpelweg "De Bij" genaamd. Bekend was de reclameplaat met enkele bijen en de tekst "Wij vliegen voor Matthes". De imker verkocht behalve honing ook complete bijenvolken, onder meer in 1919 naar Engeland waar toen als nasleep van de Eerste Wereldoorlog ook een schaarste aan zoetstof heerste.

Ook veel andere economische activiteiten vonden ruimte langs de Vecht, sommige al vele eeuwen geleden, andere vooral in de laatste eeuw.

De **Brugstraat**, in het dorp Breukelen, was eeuwenlang een vestigingsplaats bij uitstek van ambachtlieden en detailhandelaren.

Een oude tak van economische bedrijvigheid langs de Vechtoevers is de **steenbakkerij**. Ten minste vanaf de eerste helft van de 15de eeuw werd er rond Breukelen baksteen gefabriceerd. De grondstof, klei, haalde men niet alleen uit oeverlanden van de Vecht, maar groef men ook weg langs de rivier de Aa en uit de Breukelerwaard. Vecht en Rhijn is het enige nog enigszins intacte voorbeeld van een steenplaats met een bijbehorend landhuis aan de Vecht. Weliswaar was Cromwijck, op de oostelijke Vechtoever, eveneens vanouds een steen- en tegelbakkerij waarbij in de 17de eeuw een buitenhuis werd gebouwd, maar daar zijn de oude bedrijfsgebouwen later vervangen door andere. Al rond de laatste eeuwwisseling stond de steenindustrie aan de Vecht onder zware economische druk. De Vechtstenen ondervonden geduchte concurrentie van de Waalstenen, die in grotere hoeveelheden geproduceerd werden en dus goedkoper waren. Ook werd het moeilijker om nabij de Vecht nog aan geschikte klei te komen en moest de grondstof steeds meer van elders worden aangevoerd, wat geld kostte. Daar kwam bij dat de steenbakkers onvoldoende moderniseerden en bijgevolg uit de pas raakten met hun mededingers. In de jaren veertig van onze eeuw kwam aan de stenenproductie op Vecht en Rhijn een definitief einde. Daarna trok een vrachtautobedrijf in de opstallen.

Daar waar de straat de Brouwerij de Vecht bereikt, zien we dat wat nog rest van de vroegere Breukelse **bierbrouwerij De Vijfhoek**, waar bier gebrouwen werd vanaf ten minste de 16de eeuw tot omstreeks 1870. (Niet te verwarren met het huis ernaast, dat thans De Vijfhoek

heet!) Voor de bierbereiding was de toen nog zeer goede kwaliteit van het Vechtwater als grondstof heel belangrijk. Na de beëindiging van de bierproductie zat er in het brouwerijgebouw en de daarachter gelegen opslagplaatsen geruime tijd een veevoederhandel.

Het woonwijkje **Insulinde** is gebouwd op de plek waar in 1890 de **stoomzuivelfabriek** Insulinde werd gevestigd. Aan die fabriek besteedt ons tijdschrift dit jaar veel aandacht. In vroeger tijden lag binnen wat nu Insulinde heet, ongeveer tegenover de uitrit van de kasteelboerderij van Nijenrode, de **korenmolen** van Breukelen-Nijenrode aan de oever van de Vecht. Daarvoor stond die molen enige eeuwen aan de oever van de Danne, op een deel van het terrein waar nu garage Van Ekris gevestigd is. Doordat de bebouwing in het dorp toenam en daardoor het molenbiotoop ongunstiger werd, verplaatste de eigenaar de korenmolen omstreeks 1510 naar de Vechtoever, waar hij tot 1869 in bedrijf gebleven is. De ruim 10 jaar daarna gestichte zuivelfabriek had groot belang bij een vestigingsplaats aan de rivieroever. Veel melk werd, zeker in de begintijd, met boerenbootjes over water aangevoerd, eerst vanaf de meeste boerderijen afzonderlijk, later steeds meer gecombineerd, waardoor de beroepen van melkschipper en melkrijder ontstonden. De afvoer ging nagenoeg geheel met schuiten over de Vecht richting Amsterdamse haven. En een zuivelfabriek had veel speelwater nodig.

Omstreeks 1900 was in de orangerie van het 17de-eeuwse Vechtbuiten Vreedenoord een **sigarenfabriek** gevestigd. In 1919 kocht de heer T.P. Land Vreedenoord, die er de Pieter Dines **Koffiemolenfabriek** exploiteerde. Sedert 1970 zit er de **Vereniging voor Bitumineuze Werken**. In 1980 - 1981 werd er een groot kantoorgebouw bij geplaatst.

Het Vechtoevergebied waarop thans het woonwijkje Rietland en het bedrijf Groko staan, was tussen 1919 en 1982 in gebruik als industrieterrein. Hier waren de Industriële Maatschappij **Bronwasser** en de metaalwarenfabriek **Efa-Corema** - later **Hazemeyer** - gevestigd. De Industriële Maatschappij J.W. Bronwasser Czn produceerde materialen voor fundaties in de ruimste zin van het woord, in het bijzonder betonnen heipalen en betonopzitters. Later maakte men ook naam met betonnen palen voor straatlantaarns. In 1941 verkocht Bronwasser een deel van zijn bedrijfsterrein aan het Amsterdamse handelsbureau Corema, later Efa-Corema geheten. Dat produceerde stofzuigeronderdelen, straal-kachels, kookplaten en strijkbouten. In 1947 werd dat bedrijf overgenomen door de Fabriek van Electriche Apparaten voorheen F. Hazemeyer en Co., uit Hengelo. De fabriekshal die omstreeks 1930 door Bronwasser werd geplaatst en waarin Efa-Corema en Hazemeyer jarenlang hun producten fabriceerden, stond tevoren in Amsterdam. Daar had hij bij de olympische spelen van 1928 dienst gedaan als wedstrijdhal voor de krachtporten. De bedrijven op dit voormalige industrieterrein waren uiteindelijk beide niet opgewassen tegen de technologische vernieuwingen en schaalvergrotingen welke zich in de na-oorlogse jaren voordeden. Bronwasser werd in 1951 verkocht aan een Maarssense onderneming; het Breukelse bedrijf van Hazemeyer werd in 1982 toegevoegd aan een Hazemeyer-vestiging in Amersfoort.

De **ophaalbruggen** dragen voor de toerist bij tot de charme van de Vechtstreek. Maar voor de vrachtscheepvaart over de Keulse Vaart, waarvan de Vecht vroeger deel uitmaakte, waren die bruggen - samen met de bochten en ondiepten in de Vecht - in de 19de eeuw hinderlijke obstakels. Hun aanwezigheid was een belangrijke reden om te besluiten tot de aanleg van het betrekkelijk rechtlijnige Merwedekanaal met slechts een beperkt aantal draaibruggen, waar het scheepvaartverkeer voorrang had.

Het stenen **brugwachtershuis** naast de Breukelse Vechtbrug is van 1950, al doet het half-ronde raam sommigen anders vermoeden. Tot diep in de 19de eeuw stond daar een tapperij (dus een café) en ernaast een houten brugwachtershuis op palen in de rivier.

Ook de **sluizen** bij de hofstede Het Kraayenest (Zandpad 88) en De Vliegende Kraai (Zandpad 133, Breukelen) behoren tot ons economisch-historische erfgoed. Onlangs is herontdekt dat ongeveer op de plek van het huis Het Kraayenest in de Middeleeuwen een belangrijk stenen pand heeft gestaan, het Huis Rietveld. De vestigingsplaats was uiteraard niet willekeurig gekozen. Die onderstreept dat de vaarverbinding van en naar het achterland van grote maatschappelijke betekenis was. Vóórdat de plassen er waren, woonden er veel mensen en was er een belangrijke agrarische productiviteit. Daarna werd de turf-industrie van grote waarde voor de provincie Utrecht, waar verder niet veel brandstoffen beschikbaar waren.

Enkele malen hebben we het kort gehad over de grote vaart op de Vecht, eerst van Utrecht richting Zuiderzee en verder, later van Amsterdam richting Rijn en Duitsland. Daarnaast moet ik ook iets vertellen over de **regionale scheepvaart** op de Vecht.

Evenals de grote vaart werd ook de regionale handelsvaart in het begin geheel bepaald door vraag en aanbod. De schippers voeren in wilde vaart; ze gingen als er genoeg geld te verdienen viel. Als de wind gunstig was, gaven de vrachtschippers er de voorkeur aan op de Vecht te zeilen in plaats van hun schip te laten jagen, dat is laten trekken door een paard met ruiters. Dat bleef lange tijd zo. In zo'n situatie was er meer werk voor de jagers en hun paarden in de ene vaarrichting dan in de andere.

Reeds in de 15de eeuw schijnt Amsterdam een overeenkomst met Utrecht te hebben gehad inzake een beurtveer. De regelmatige verbinding tussen Amsterdam en Utrecht - via Ouderkerk en Abcoude en vanaf Nieuwersluis over de Vecht - kwam in 1596 op gang met twee zeilschepen per dag in beide richtingen. Ook tussen de Vechtdorpen en de grote steden kwamen beurtveren tot stand. Deze namen zowel mensen als goederen mee.

In het begin van de 17de eeuw volgde de instelling van marktschepen om dorpsbewoners en hun goederen op marktdagen naar de stad te vervoeren.

Als derde vorm van vervoer kwam in de 17de eeuw naast het beurtveer en het marktschip nog het geregelde personenvervoer per trekschuit tot stand. Dit kreeg een voorkeursbehandeling boven andere soorten gebruik van de Vecht. Zo bepaalde een ordonnantie van de Staten van Utrecht uit 1607 dat de aan- en afvoer voor de steenovens geen belemmering mocht opleveren voor de trekvaart.

De trekschuiten waren lang en smal en hadden een overdekt gedeelte, het ruim, waarin de reizigers langs de zijkanalen op banken zaten. Op de schuit stond een korte mast en daar aan was een lijn vastgemaakt die naar het paard op het jaagpad liep.

De bemanning van de trekschuit bestond uit schipper, knecht en jager. De schipper zat aan het roer. De knecht stond bij de mast; hij bemoeide zich met de lijn: bij het passeren van een brug moest hij de lijn losmaken en daarna weer vast. Evenzo moest hij in actie komen als een rivieropgaande trekschuit hen tegemoet kwam, want alleen op de oostelijke oever van de Vecht lag een jaagpad. De jager op het trekpaard was gewoonlijk een kleine jongen; volgens oude verordeningen mocht hij niet jonger zijn dan acht jaar. Door op een hoorn te blazen kondigde hij de nadering van de schuit aan ten behoeve van de brugwachters en de schippers van andere schuiten. Van de personen die in de trekvaart werkten, was onder ongunstige weersomstandigheden de jager er het slechtst aan toe. Er was voor hem geen beschutting tegen regen en wind.

In de bochten van de Vecht werden jaagpalen of rolpalen geplaatst ten behoeve van de trekvaart. De kinderen noemden ze spuugpalen. De jagers of trekkers van schepen, al of niet met paard, lieten de lijn langs de rivierkant van die palen lopen. Ze konden daarmee voorkomen dat de lijn over de weg kwam te liggen en daarmee gevaar opleverde voor het wegverkeer.

De 17de-eeuwse overheden hechtten groot belang aan goede beurt- en trekschuitverbindingen en verleenden daaraan hun actieve medewerking. Buitenlanders prezen de trekschuit. Er is zelfs een getuigenis die rept over de meest plezierige, best georganiseerde en goedkoopste vorm van vervoer in heel Europa. De steden Amsterdam en Utrecht verdeelden de trekvaartdienst tussen hun steden in drie secties en lieten stallen voor de paarden bouwen op twee tussenstations: Nieuwersluis en Voetangel. Op de route Amsterdam - Utrecht bedroegen de kosten voor trekpaard en jager samen in 1628 gemiddeld één stuiver per trekschuit-kilometer; in 1744 was dat opgelopen tot 1,3 stuiver.

Met uitzondering van de speciaal als trekschuit gebouwde boten, waren de meeste schepen die in de 17de eeuw de Vecht bevoeren boeiërs. Dit sloopstypet was als kustvaarder begonnen, maar daar door andere typen verdrongen. Op de binnenwateren wist het zich echter goed te handhaven. Sommige boeiërs dienden louter als vrachtschip, andere waren vóór alles pleziervaartuigen, of zoals men toen zei "speeljachten". In veel gevallen was er geen scherpe grenslijn tussen nut en genoegen. Zolang de waterweg de comfortabelste verbinding was tussen steden en dorpen, vervulden veel pleziervaartuigen tevens een nuttige functie als vervoermiddel, vooral voor kooplieden en lichte koopmansgoederen. Op marktdagen in de 17de en 18de eeuw lagen in de steden vaak evenveel grotere en kleinere speeljachten van de bezoekers langs de kaden als beurt- en vrachtschepen. Het waren ten dele trekjachten, voor een ander deel zeiljachten.

Rond 1750 telde Breukelen zes zelfstandige **beroepsschippers** (waarbij we moeten bedenken dat het dorp Breukelen toen bestond uit ruim 200 huizen). Van die zes schippers voeren er vier op Amsterdam, terwijl de beide anderen beurtelings naar Utrecht gingen. Vaak waren de plaatselijke beurtveerschippers tevens marktschippers. Zo voeren rond 1750 de beide schippers, die gedurende het grootste deel van de week beurtelings voor de verbinding

tussen Breukelen en Utrecht zorgden, op de zaterdagen alle twee naar Utrecht en terug. Uit Nieuwer Ter Aa vertrok iedere week op vrijdagavond om 10 uur een schuit naar Utrecht. Ook Breukeleveen had een eigen marktschipverbinding met Utrecht. De schuit ging daar van de Vaartbrug naar de Weerbrug en vandaar over de Weersloot naar de Vecht.

Het aanbod aan passagiers en vracht voor de beurtvaart- en trekschuiten was niet gelijkmatig over het jaar verdeeld. In de zomer was er meer te vervoeren dan in de winter. In het laagseizoen, van november tot en met maart, mochten de schippers uit Maarsssen een deel van hun vaarten op Amsterdam combineren met de schuiten uit Breukelen of Loenen; in Breukelen of Nieuwersluis moesten dan de passagiers of goederen worden overgescheept. Uitgezonderd waren de vaarten op zondag en woensdag - dan moest naar Amsterdam worden doorgevaren - en maandags en donderdags terug; ook dan gold een verbod op "te zamen te mogen vaaren 't zij er veel of weinig passagiers of vrachtgoederen waren".

Als de rivier dichtgevroren was, vond het vervoer van passagiers en goederen niet per trekschuit maar per toerwagen of sjees plaats. Maar de reizigers waren blij als er weer gevaren kon worden. Tegenover de hotsebotsende paardewagens, die op de onverharde wegen nogal eens bleven steken, was de zachtjes voortglijdende trekschuit een wonder van comfort en zekerheid. Ook waren de transportkosten per wagen veel hoger. Terwijl in 1721 een passagier die met de beurtschuit van Breukelen naar Amsterdam ging 4 stuivers moest betalen (en voor een zitplaats in de roef 6 stuivers), bedroeg het retourtarief als in de winter met de wagen gereden werd "in de Back voorwaarts rijdende 22 stuyvers, achterwaarts in de Back 18 stuyvers, en voorin achter den Voerman 14 stuyvers, benevens Tol- en Passagegelden".

Het tweede huis links ten noorden van de Breukelse Vechtbrug (Brugstraat 19) is voorzien van het jaartal Anno 1680. Dit in oorsprong 17de-eeuwse pand was traditioneel een **schipperswoning**. Kijk eens naar de vier vensters met luiken van de verdieping. De linker en rechter luiken zijn altijd gesloten, want dat zijn nep-vensters, waar niets achter zit; ze moeten het huis er vanaf de Vecht groter en rijker laten uitzien dan het is.

Meteen hierna bevindt zich in de westelijke oever van de Vecht een oude **openbare stoep**. Op de grond van de achter de stoep liggende Nauwe- of Watersteeg rustte stoeprecht: alle mensen uit de dorpskern die naar deze waterstoep wilden gaan om water te halen en de was te doen, hadden vrij recht van overpad door de steeg.

Ook het huis meteen voorbij de stoep werd eeuwenlang door beroepsschippers bewoond. Aan de Vechtoever aan weerszijden van de stoep hadden Breukelse beurtschippers op Amsterdam en Utrecht traditioneel hun afmeerplaatsen.

In 1875 besloot de Gemeente Breukelen-Nijenrode tot de aanleg van een gemeentelijke afmeerplaats aan de Vechtoever ten behoeve van schippers van elders: de **Loswal**. De dorpen langs de Keulse Vaart hadden economische belangen bij de toen zeer drukke handeldvaart. De passerende schepen moesten bruggeld betalen en afmerende schepen zorgden voor kadegeld en extra klandizie voor de plaatselijke middenstand.

Langs de oostelijke oever van de Vecht ligt het **Zandpad**. Al tijdens de Middeleeuwen moet op die oever een pad, later een weg, tot ontwikkeling zijn gekomen. Niemand nam daar een besluit over; het ontstond gewoon. Wegen ontstonden vroeger eeuwenlang daar waar mensen veelvuldig gingen, platgetreden en ingelopen door vele voeten. Ging men het pad ook te paard gebruiken of met wagens berijden, dan werd het daardoor vanzelf wel een stukje breder en kreeg het pad het karakter van een weg.

Het gebruik van de weg langs de Vecht staat beschreven in een document uit 1461. Toen werden de Tienhovenaren verplicht om in het kader van onderhoudswerkzaamheden aan de Tienhovense Vaart een nieuwe brug over de uitmonding van de Vaart aan te leggen in de weg naast de Vecht. Deze brug moest zo hoog en lang worden dat met turf geladen schouwen er onderdoor konden varen en zo breed dat er wagens overheen konden rijden.

In de geschiedkundige literatuur kunt u met grote hardnekkigheid de mededeling tegenkomen dat het Zandpad tussen Utrecht en Breukelen omstreeks 1600 op last van de Staten van Utrecht werd aangelegd, en naderhand werd doorgetrokken tot Ouderkerk. Het woord "aangelegd" is hier misleidend, omdat het Zandpad toen in feite al enkele eeuwen bestond. Bedoeld is dat het omstreeks 1600 een openbare weg werd die over de hele genoemde lengte door één overheid werd beheerd.

Tijdens de vaartocht werd voorts nog uitvoerig aandacht besteed aan het militaire bedrijf (Waterlinie, fort Nieuwersluis, eventuele noodzaak tot verwijdering van omringende bebouwing, Sterreschans).

Arie A. Manten