

Godsdienstig Utrecht. De heer J. Veenstra, evangelist te Utrecht-Noord, schreef in „Woord en Dienst”, orgaan voor ambtsdragers in de Ned. Herv. Kerk, 31 Jan. 1953, het volgende over de godsdienstigheid van Utrecht:

„Het is bekend dat, toen een kerkelijk hoogleraar uit Utrecht een aantal jaren geleden een grote conferentie in Engeland bezocht en hij zich aan de anderen voorstelde, van iemand te horen kreeg: „Zo, dus u komt uit de meest godsdienstige stad van Nederland.”

Toch lijkt het me goed deze prachtige naam voorlopig tussen aanhalingstekens te zetten.

Menigeen hoort de prediking in de kerk maar zeer sporadisch maar „hoort” toch nog wel graag bij de kerk.

Er is bij velen in de oude Domstad een zekere zelfvoldaanheid, een tevredenheid over eigen leven die hier en daar bedenkelijk is.

Marsman is nogal venijnig in zijn critiek op het Sticht als hij spreekt van „een harde en benepen eigenzinnigheid”, een „kleinburgerlijke actualiteit”, en een zich „voornaam sieren” met „het tot op de draad versleten goudbrokaat der middeleeuwen.”

Enkele jaren geleden werd ik op Goede Vrijdagavond geroepen bij een ernstige zieke ergens in Utrecht-Noord. „Of u zo vlug mogelijk wilde komen,” was de vraag.

Een kwartier later zat ik bij een bed waarop een voor mij volkomen onbekend iemand lag. Ik sprak van de liefde van Hem die zich aan het kruis gaf voor een wereld verloren in schuld en zich ook neerboog tot een klein en ziek menskind.

Toen ze echter klanken opving van „zonde” en „genade”, richtte ze zich op en reageerde fel met een: „U moet niet denken dat ik een slecht mens ben.

De koster en de suppoosten van de Domkerk kennen me allemaal.”

Kijk, dat is echt Utrechts. Men beschouwt het vaak als een eer „bij de Dom te horen.”

In de 17e eeuw stond hier in Utrecht de beroemde dominee-dichter Jodocus van Lodenstein. Op het naambordje van de straat achter de Oranjekerk die naar hem is genoemd staat dat hij van 1653—1677 predikant was te Utrecht.

Maakte hij een speciale studie van de psyche van de Utrechtse bevolking? In ieder geval is in een van zijn gedichtenbundels te lezen:

„Op het eerste haangekraai bekeert
zich Sinte Peter.

Op het hondertste gekraai wordt
Utrecht nog niet beter.”

Maar Utrecht-Noord behoeft zich de opmerking van deze pastor niet aan te trekken want in Lodenstein's dagen stond van deze grote stadswijk met zijn meer dan 13.000 huizen en ruim 60.000 inwoners nog geen steen.”

Station Nieuwersluis gesloten. Uit „De Volkskrant” nemen wij over:

„Een grote strijd wordt op 17 Mei (1953) beslecht, als de deuren van het kleine station van Nieuwersluis voor altijd gesloten worden en de kwestie „Doude van Troostwijk” van de baan zal zijn.

In 1842 begon het. H. J. Doude van Troostwijk was eigenaar van de grond waarop de toenmalige Rhijnspoorwegmaatschappij een station wilde zetten. „Krijg je niet”, zei H. J. van Doude van Troostwijk. Maar H. J. was in de grond van zijn hart verknocht aan Nieuwersluis en deze grond nam een grotere plaats in dan het stukje dat de spoorwegen wilde hebben. Goed, zei hij, jullie kunnen het zo krijgen maar dan moet ook elke trein die hier langs komt, stop-

pen, opdat de mensen gelegenheid krijgen in Nieuwersluis te vertoeven. En in 1842 werd de acte opgemaakt waar in stond: „Nooit of te nimmer mag zonder uitdrukkelijke toestemming van Doude, zijn erven of rechtverkrijgenden, verandering worden gebracht in de bepaling dat alle treinen die Nieuwersluis passeren, daar ook stoppen.”

In 1870 barstte de bom. Er waren toen al heel wat treinen zonder te stoppen voorbij Nieuwersluis, Doude van Troostwijks oude liefde, gereden, maar deze schendingen van de acte leverden nog niet veel bezwaar op. Maar in 1870 werd het te bont.

De eerste H. J. Doude was inmiddels overleden, een andere H. J. Doude begon zich met hand en tand te verzetten tegen de hoogmoedig voorbijrazende treinen. In 1875 liet de spoorwegmaatschappij een bepaalde trein, op voorschrift van de minister, voorbij het stationnetje rijden waar H. J. Doude met getuigen op het perron stond. En toen gingen de processen beginnen. Tenslotte moest de Hoge Raad het hoge woord spreken: de treinen moeten stoppen of anders moet schadevergoeding worden betaald. De Doudes van Troostwijk behielden hun stoppende treinen.

Maar de Doudes zijn de kwaadsten niet. In Juli 1916 besloot weer een andere H. J. Doude van Troostwijk, dat de Staatsspoorwegen voortaan 40 treinen in Nieuwersluis hoefden te laten stoppen. Voor deze genereuze toestemming ontving hij een bedrag van 100.000 gulden. Op Zon- en feestdagen moesten er 32 treinen stoppen.

Maar ook dit werd de spoorwegen te lastig. De modernisering van het baanvak Amsterdam—Utrecht na de tweede wereldoorlog kon geen 40 respectievelijk 32 stoppende treinen meer in haar schema dulden en voor de tweede maal

moest het hart van een H. J. Doude bloeden. Er konden geen treinen meer stoppen in het geliefde Nieuwersluis. Maar met de hand aan de acte werd voor de tweede maal een doekje voor het bloeden verkregen. Weer betaalde de Staat 100.000 gulden aan de nazaten van de eerste Doude, die zo van Nieuwersluis hield.”

De sluiting heeft inmiddels plaats gehad in het bijzijn van verschillende leden der familie Doude van Troostwijk. Of de deuren van het station „voor altijd” gesloten zullen blijven, zoals „De Volkskrant” vaststelt, is niet zo zeker. Bij het stoppen van de laatste trein, heeft men van de zijde der Ned. Spoorwegen nog gezinspeeld op een mogelijke uitbreiding van Locnen naar de kant van het station, die wel eens zou kunnen leiden tot het vestigen van een stopplaats te Nieuwersluis.

De Haven verbeterd. Te IJsselstein is een smal grachtje, dat de naam Haven draagt. De beschoeiing van dit watertje liet veel te wensen over. Daardoor kreeg de straat een verwaarloosd aanzien. Na een langdurige restauratie van de walkanten, kan IJsselstein weer met zijn Haven voor de dag komen. De schilderachtigheid is door de betonnen beschoeiingen allermintst gestoord. Ook de taluds en de achterzijde van de huizen aan de Voorstraat zijn verbeterd.

De Haven van IJsselstein heeft nooit iets te maken gehad met het laden of lossen van schepen of andere handelsactiviteit. Het is van oorsprong een vluchtplaats voor de boten, die er in tijden van belegering een plaats binnen de wallen konden vinden.

Historische namen behouden. De bebouwde kom van Linschoten is uitgebreid met een terrein, dat voorheen als de Hoge Boomgaard bekend stond. Het