

DE OUDE GRACHT EN DE VAARTSCHE RIJN.

De verbinding van onze stad met de Lek is vanouds van groot belang geweest: Utrecht was tot ongeveer 1200 een schakel in het internationale verkeer. Het begrip „Keulsche Vaart” is al heel oud. en sloeg niet op een bepaald kanaal, maar op de gehele route, die niet altijd dezelfde is geweest.

Utrecht en Keulen hadden vanouds vele banden, waarbij Keulen echter steeds de éérste plaats innam: De romeinse bevelhebber hier ter plaatse had zijn chef te Keulen. En toen Utrecht een bisdom werd, was Keulen een aartsbisdom. Keulen was de grote plaats voor de gehele neder-rijnse streek, Utrecht was een meer locale hoofdplaats. Er was veel handelsverkeer — vooral aardewerk werd in massa aangevoerd uit de omgeving van Keulen.

Het bewijs daarvoor staat vóór mij op mijn schrijftafel, in den vorm van een „*Jacoba-kannetje*” uit de 14e eeuw, dat in Utrecht werd opgegraven.

Deze kannetjes (die met „vrouwe Jacob” niets te maken hebben) werden vooral te Siegburg vervaardigd; óók nog in de 15e eeuw, maar dan is het model slanker. Ze zijn in massa langs de Keulsche route hierheen gekomen, want bij iedere opgraving in onze stad komen ze voor den dag! En de „*Keulsche potten*” waren zelfs in de vorige eeuw nog geliefd. Een in de stad opgegraven schip bleek dan ook geladen met aardewerk!

Oorspronkelijk zijn de Vecht en de Kromme Rijn de vaarweg geweest. De eerste is waarschijnlijk reeds verbeterd door Drusus. Toen de Rijnbedding teveel in verval kwam, is een nieuwe verbinding met de Lek gegraven.

In het jaarboekje van 1950 („Ligging en grenzen van Utrecht”) heb ik op blz. 89 vermeld dat de Oude Gracht in 1148 is gegraven ter verbinding van de Vaartsche Rijn met de Vecht. Dit mag evenwel niet de suggestie wekken, dat de gehele gracht in dat jaar zou zijn gegraven. Het gedeelte tussen de Lange Rozendaal en de Gaardbrug was er reeds eerder, waarschijnlijk reeds vóór 1127. Mèt de westelijke burchtgracht erbij, is dit gedeelte te beschouwen als een „kortsluiting” tussen twee Rijn-bochten, welke de bedding in de „*Oude Delle*” afsneed.

In 1148 is dan de Oude Gracht (toen nog „nieuwe gracht”) doorgetrokken naar de Vecht bij de Knollenbrug, terwijl in datzelfde jaar een begin is gemaakt met de Vaartsche Rijn. Deze verbond aanvankelijk Utrecht met de Hollandse IJsel bij het Gein. Daar moest men overladen, want er was geen sluis — slechts een dam. De bovenloop van de IJsel was dan de verbinding met de Lek. Ze had daarmee verbinding schuin tegenover Vianen. In 1285 is op die plaats een dam gelegd door de IJsel, die deze van de Lek afsneed. Daar is thans nog de scheiding tussen de Heemraadschappen van de Lekdijk „bovendams” en „benedendams”.

Van de bovenloop van de IJsel is thans nog een geringe rest over: de „Enge IJsel”. Door dit alles werd een nieuw kanaal nodig, dat men groef vanaf „De Doorslag” naar de Lek: het tweede pand van de Vaartsche Rijn (1288).

Aangezien de Lek zich in historischen tijd steeds meer zuidwaarts heeft verlegd, heeft men „De Vaart” telkens wat moeten verlengen.

In 1288 liep de Lek ongeveer langs het thans verdwenen huis „De Wiers”. De Vaartsche Rijn had daar toen geen sluis, maar een dam.

In 1373 liep de Lek al zóó ver van „De Wiers” af, dat de vaart moest worden verlengd. Toen kwamen er twee houten sluisen, benevens een fort om ze te beschermen. Dit was het bekende „Gildenburg” dat ook wel bekend staat als „t Blochuys op die Vaert”. Deze sterkte is in 1482 door de Hollanders, onder aanvoering van Joost van Lalaing, belegerd en ingenomen. Hun succes was voornamelijk het gevolg van het in stelling brengen van een reuzenkanon, dat meer dan 5 M lang was, met een kaliber van 25 cm!

Zulke grote kanonnen kwamen in de late middeleeuwen wel meer voor: men denke aan het beroemde kanon van Gent („Dulle Griet”). Toch waren ze zeldzaam. Dit blijkt uit het verhaal van de belegering van „Gildenburg” zooals we dit vinden in een anonyme kroniek uit diezelfde tijd, welke is opgenomen in de „*Analecta*” van Antonius Matthaeus, en later uitgegeven door Tenhaeff. Daaruit blijkt dat men éérst „Gildenburg” bestookte met het gangbare geschut. Maar zonder succes. Daarna probeerde men het met mortieren: „*ende die schiet men in die lucht ende vallen van boven neder*”. Wij zouden thans spreken van „krombaan-geschut. Dit hielp óók niet. Toen ontbood men het grote kanon uit Gorinchem: „*Ende sy was lanck XVII voet mitter cameren, ende scoot wat minre cloot dan een Uters half scepel vat*”. Tenhaef berekende hieruit een kaliber van 25 cm. De uitwerking was geweldig: „*daerna scoot dese bus noch eens op dat blochuys, dattet al daverde dat aent blochuys was*”.

Gelukkig was de vuursnelheid zóó gering, dat men ieder schot zag aankomen: „*Ende als dat scherm opginck, daer die groote bus onder lach, ende sy scieten soude, so liepen die gesellen die op dat blochuys waren, uyt den blochuys,Ende als dese bus gescoten had, so liepen sy weder in dat blochuys.*” Men ging dus eventjes naar buiten bij ieder schot!

Na de overgave heeft de vijand het „blochuys” afgebroken, en het puin in de sluisen geworpen om ook die onbruikbaar te maken.

De plaats van deze sluisen is, naar ik meen, niet precies bekend, maar het zal wel ergens midden in het dorp Vreeswijk zijn, of nog iets ten Noorden daarvan.

Pas enige eeuwen later kon men de sluisen bouwen, waar we thans nog de zoogen. „stadssluisen” kennen, d.w.z. ten Zuiden van Vreeswijk. Deze sluisen zijn niet te verwarren met de „Wilhelminasluisen” die in 1892 zijn gebouwd.

Naast de stadssluis kwam in 1638 een duiker in het *Volmolen-gat*, om bij gesloten sluis toch water te kunnen inlaten. Later werd dit een hulp-sluis, die thans nog bestaat, en treft door haar primitieve vorm.

Utrecht heeft dus reeds in 1148 gedaan, wat Amsterdam en Rotterdam (met meer succes) in de 19e eeuw deden.

Tot 1200 konden de toenmalige zeescheepjes nog langs Utrecht komen. Deels was dat vaart op Keulen, terwijl de Hamburgers langs Utrecht naar Vlaanderen voeren; de binnenweg naar Vlaanderen via Heenvliet en Geervliet en het Zwin. Aan de Oude Gracht kregen dus de kooplieden de zeeschepen tot voor de deur!

Maar in de 13e eeuw verschenen de Hamburgers met een groter scheepstype: de „*Elf-scuten*” (= Elbe-schepen). Die konden niet door de Oude Gracht. En de Vaartsche Rijn was toen niet breder dan deze gracht. Dat zou ook geen zin gehad hebben, want een doorgaande verbinding is nu eenmaal niet breder dan haar nauwste gedeelte. De vaart naar Vlaanderen ging voortaan door Holland, via de sluizen van Sparendam en Gouda; en nog later „buiten-om” d.i. over zee.

Men zou denken, dat omstreeks 1230, toen onze stadsmuur en onze buiten-gracht ontstonden, van deze buiten-gracht gebruik gemaakt had kunnen worden. Maar het is anders: Omdat er ten Z. van Utrecht nog geen brug over de Vaartsche Rijn lag, waren er daar twee stadspoorten aan weerskanten van de Vaart: de Oosten de West-Roode Torenpoort. We bezitten een afbeelding van dat tweetal, en van de bruggen daarvóór (over de stadsgracht). Deze bruggen met hun nauwe boogjes hebben zeker geen schip kunnen doorlaten. Ze sloten dus naar beide zijden de buitengracht af, en voor de Vaartsche Rijn bestond slechts de Oude Gracht als voortzetting. Toen later die beide poorten door één Tolsteegpoort zijn vervangen, kwam de toegang tot de Westelijke buitengracht vrij, want de nieuwe Tolsteegbrug kwam aan de oostzijde te liggen. Toen kreeg men meer ruimte, en is ook de Vaartse Rijn verbreed. Jammer genoeg waren intussen de zeeschepen óók weer groter geworden.

Het nadeel was, dat de oude koopmanshuizen aan de Oude Gracht nu niet langer meer aan de „Keulsche Vaart” gelegen waren.

Nog in 1664 klaagt de bekende burgemeester H. Moreelse in de Vroedschap, dat de scheepvaart „*meer tot beneficie van ons nabuerten als van dese stadt is streckende, vermits sodanighe schepen, de stadt niet door konnende, de westkant langhs voorbij varen, sonder in de stadt eenich last te breecken, ofte verteeringhe te doen.*” Precies hetzelfde is later te berde gebracht tegen het Merwede-kanaal, en nóg later tegen het Amsterdam—Rijnkanaal!

In de 17e eeuw heeft men nog een plan gemaakt om Utrecht bereikbaar te maken voor de toenmalige zeeschepen, voorwaar geen

geringe opgave. Daartoe zou een *kanaal voor zeeschepen* gegraven worden van Utrecht naar Spakenburg. De zeehaven had moeten komen ter plaatse van de tegenwoordige gasfabriek. Schrijver dezes heeft in zijn verzameling een kaart van ons gewest, die ongesigneerd is, maar misschien toe te schrijven aan B. de Roy.. Daarop komt die „*Begreepen Nieuwe Vaart*” voor. Het is bij een plan gebleven.

De „Keulsche Vaart” bleef dus (tot 1892) gaan door de westelijke stadsgracht, later de Catharijne-singel. En dat is nóg de singel die op scheepvaart is berekend: daar is voldoende vaar-diepte, en daar zijn de bruggen beweegbaar.

Het Merwedekanaal volgde haar in 1892 op, in de functie van „Keulsche Vaart”. De Vaartsche Rijn is daarvoor verbreed, met uitzondering van het aanvangsgedeelte in Utrecht, en van het laatste gedeelte in Vreeswijk. Voor de Vecht kwam een geheel nieuw kanaal in de plaats. Daar er sluisen in kwamen bij Oog-in-al, kon ieder schip nog direct van uit het kanaal (bij de Munt) de Utrechtse stadswateren bereiken. Het Amsterdam—Rijnkanaal evenwel, dat op het Amstellandse peil blijft tot aan de Beatrix-sluisen (bij de Lek), is door schutsluisen van het Utrechtse water afgesloten. Dat is ook maar goed: anders liepen onze grachten geheel droog!

Tenslotte nog iets over een zeer belangrijke functie die de Vaartsche Rijn voor Utrecht heeft behouden: ze geeft ons de mogelijkheid onze grachten en singels goed door te spoelen. Daartoe laat men water in te Vreeswijk, en tegelijk laat men water uit bij de Weerdsuis. Daaraan danken we het, dat onze grachten niet stinken. Men zou kunnen denken, dat het Amsterdam—Rijnkanaal, dat thans de Vaartsche Rijn (met sluisen) kruist, dat „spuien” onmogelijk zou hebben gemaakt. Maar dan rekent men toch buiten de vindingrijkheid van onze technici: Door een drietal enorm dikke duikerbuizen zijn de beide van elkaar afgesneden panden van de Vaartsche Rijn *onder het nieuwe kanaal door* met elkaar in verbinding gebracht. Ze vormen dus een stel „communicerende vaten”, en het spuien is evengoed mogelijk als vroeger. Een enkele lezer herinnert zich misschien nog het interessante transport van die monsterachtige buizen.

M. N. ACKET.

BOEKAANKONDIGING.

EEN PRENTENBOEK OVER UTRECHT.

C. A. Schilp—Nico Jesse, *Utrecht as it is — Zó is Utrecht*. Amsterdam, 1950. (6 blzn. tekst, 74 afb.) 8°.

„Door het oog tot het hart” zou als motto aan dit plaatwerk vooraf kunnen

gaan. Na een korte inleiding in het engelsch en nederlandsch van C. A. Schilp, maakt immers een lange rij foto's de hoofdschotel van deze smakelijke uitgave uit.

De knappe fotograaf Nico Jesse geeft hier een bonte rij opnamen van stad en stadsleven, gedeeltelijk reeds in de oorlogsjaren in opdracht van het gemeente-