



Gezicht in de Roef van de Maarsseusche trekschuit.
(Naar de teekening van J. Ekels in het Rijksarchief te Utrecht).

De Heer in het hoekje rechts veroorlooft zich de weelde van een vetkaars. De andere rookt ondanks de aanwezigheid van eene dame. Op de tafel bevinden zich voor 18de eeuwse rookers onmisbare voorwerpen: het kwispedor, een ontzettend onsmakelijk voorwerp, en een tabakspot. Ook de schipper rookt een Gouwenaar.

Vervoer in vroeger tijd „Vragtschuit” en Toerwagen.

Het veer van Maarssen op Utrecht en Amsterdam.

Zoo gemakkelijk als het nu is om in korten tijd in een keurig ingericht en gemakkelijk openbaar middel van vervoer van Maarssen uit Utrecht, of Amsterdam te bereiken, zoo moeilijk was het „in vroeger dagen” — lang voor trein of auto bestonden — een reis te maken. Voor Maarssen, gelegen aan de rivier de Vecht, was de „vragtschuit” het aangewezen vervoermiddel, zoowel voor personen als goederen. Dit vervoer was door reglementen aan banden gelegd en „Schout, Scheepenen, Secretaris en boode van Maarssen” hadden van den „Heer van Termeer, Maarssen, enz., last en bevel ontvangen om nauwkeurig acht te geven, dat de reglementen werden nageleefd. Bij overtreding werden de schippers beboet, of wel hunne schuiten voor een bepaalden tijd aan de ketting gelegd. In onze dagen van snelverkeer is het voor onze lezers misschien wel interessant iets meer van het Maarssensche veer op Utrecht en Amsterdam, zooals dat weleer bestond, te vernemen.

Op den 29en Augustus 1789 werden op den „Huyze van Ridderhofstad Termeer tot Maarssen” twee nieuwe reglementen vastgesteld, het eene op het Veer en de Vragtloonen van Maarssen op Utrecht, het andere op het Veer van Maarssen op Amsterdam. De vaststelling van deze reglementen geschiedde namens den Heere van Termeer, Maarssen, enz., „ten verzoeke van Schout en Gerechte van Maarssen en om de menigvuldige klagten van veele goede in- en opgezetenen van de zelve Ambagts Heerlijkheid, over diverse inconveniënten en ongeregeltheden op het veer en de invordering van de vragtloonen”.

In deze nieuwe reglementen werd bepaald, dat de schippers ieder moesten houden „een bekwaame overdekte vragtschuit,

voorzien van digte kleeden, goede lijnen en wat daar voorts toe behoort".

De schuiten waren onderworpen aan het toezicht van Schout en Scheepenen, die „jaarlijks op Maarssense kermis, of op andere tijden, de schuyten met hun toebehooren moesten exami-neeren". In verband met dit onderzoek waren de schippers ver-plicht zich met hunne schuyten aan het Rechthuis (destijds aan de Vecht gelegen) te vervoegen. Alleen goedgekeurde schuy-ten mochten gebruikt worden, terwijl bij eventueele reparatie de schippers verplicht waren elkander over en weer te helpen.

„De schuyt op Utrecht vertrok eenmaal per dag (uitgezon-derd Zondags en andere Feest- of Kerkdagen) en wel van half Sept. tot ultimo Maart om half negen v.m. en van 1 April tot half Sept. om 8 uur v.m. Dit vertrek had plaats van den herberg „het Staate Wapen" (naar alle waarschijnlijkheid thans hotel „Concordia") „op het laatste geluy van den Bengel, daartoe aan de Brug te plaatsen, welke door den brugman terstond op het klokkenslag van de kerk driemaal met een korte tusschenpozing geluyt moest worden". Na dat geluy moest de schipper vertrek-ken. Wachten op wie dan ook was verboden. Van Utrecht ver-trokken de schuiten naar Maarssen van 1 Sept. tot 1 Nov. om half vier, van 1 Nov. tot 1 Maart om drie uur en van 1 Mei tot 1 Sept. om 5 uur n.m. De afvaart te Utrecht geschiedde op het slaan van de Jacoby kerkklok. De schuyten lagen steeds op hun gewone plaats buiten de sluis, alleen des Zaterdags lagen zij binnen de stad.

De schuyt naar Amsterdam vertrok dagelijks en eveneens van de brug, al naar gelang van den tijd van het jaar, om half tien, half elf en twaalf uur. De schippers moesten zorg dragen, te Amsterdam binnen te varen voor het „boomslyuten"; de schuyt van Amsterdam vertrok het geheele jaar door des nam. 2 uur van de „beerebijt".

Bij „beslooten" water geschiedde het vervoer van passagiers en pakgoederen per toerwagen. Dit vervoer per wagen geschiedde op Utrecht dagelijks, heen en terug, op Amsterdam evenwel alleen op Maandag en Donderdag en terug op Dinsdag en Vrij-dag. Waren evenwel 4 passagiers of veel pakgoederen, dan moest een wagen ingevoegd worden „en anders iederen dag ge-legenheid gegeven worden om brieven of kleynder pakkasie te kunnen bezorgen".

Gedurende de maanden Nov. t.m. Maart mochten de schippers op Amsterdam „met de schuyt van Breukelen of Loenen samen varen en hun passagiers of goederen aan de Nieuwen-sluyts of Breukelen overscheepen, uitgezonderd Zondag en Woensdag dan moest naar Amsterdam worden doorgevaren en Maandags en Donderdags terug „zonder te zamen te mogen vaaren 't zij er veel of weinig passagiers of vragtgoederen waren”.

De schippers mochten niet weigeren om de roeven te verhuuren, of ten behoeve van een of meer passagiers een tweede roef af te schieten. Deze tweede roef afschieten mocht niet plaats vinden, indien „'t Ruym van de Schuyt tot op de helft met steen, koeken, mist of pakgoederen was beladen, in dit geval was de andere helft van 't Ruym ten gerieve van de gezamenlijke passagiers”. Indien de roef niet verhuurd was, dan moesten de schippers toezien, dat er niet meer dan tien personen, in plaats namen, terwijl het tevens verboden was in de roef groote pakken, kisten en of koffers te plaatsen.

De passagiersvracht op Utrecht bedroeg 2 stuivers, in het Ruym 1 st. en 4 penningen. (Wanneer bij beslooten water het vervoer per wagen plaats had, was verschuldigd „in de bak voorwaarts 8 stuivers, agterwaards 6 St. en voorin agter de voerman 4 stuivers”, terwijl in den wagen voor „kisten, Coffers, Pakken” enz. de dubbele vracht verschuldigd was). Van of naar Amsterdam was verschuldigd in de Roef 10 St., in 't Ruym 7 St., kinderen onder de tien jaren betaalden halve vracht. Het vervoer in den wagen naar of van Amsterdam bedroeg „in de Bak voorwaards 30 St., agterwaards 24 St. en voor in agter de voerman 20 Stuyvers”.

Bij genoemde reglementen werden ten slotte uitvoerig de prijzen voor vragt en bestelloon vastgesteld voor de verschillende „goederen”, welke per schuit vervoerd konden worden.

Deze lijst, alphabetisch gesteld, neemt alleen circa 9 bladzijden van het reglement in beslag.

Maarsse.

H. J. STEVENHAGEN.

(Met toestemming overgenomen uit het Zondagsblad van het U. D. van 24 Nov. 1935).