Nieuwersluis
Verkeersknooppunt in vroeger tijden

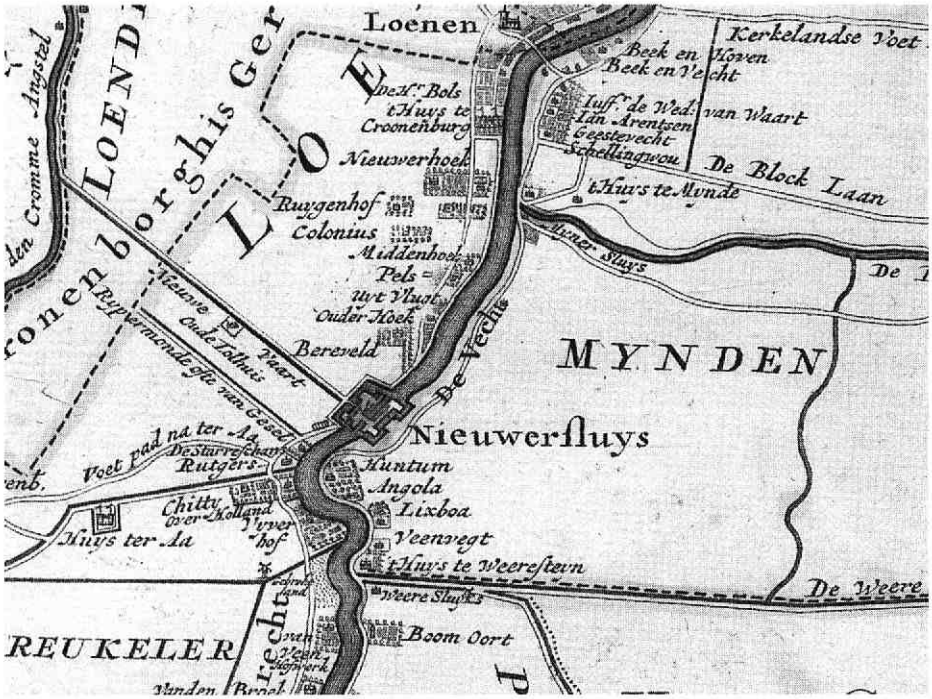
Eene geoctrooieerde "pleijsterplaetse" aan de Nijer Sluse

Onder deze titel verscheen 22 Mei 1898 in het Utrechts Provinciaal en Stedelijk Dagblad een korte beschrijving van de hand van Jhr J.A.F. Backer (* 1853 te Amsterdam en † 1911 op huis Slotzicht te Vreeland, burgemeester van Vreeland en enthousiast amateur-historicus) van de geschiedenis van Nieuwersluis. Het lijkt de redactie een goed idee dit aardige en niet zo bekende stuk wijdere bekendheid te geven waarbij de 19e-eeuwse spelling gemoderniseerd is:

"Nieuwersluis dankt zijn naam aan de aldaar gelegen schutsluis, die deel uitmaakt van de Nieuwe Wetering, een waterweg verbindende de Vecht met de Kromme Angstel. (afb. 1)
Wanneer deze wetering gegraven is, is niet met juistheid te bepalen. Vele eeuwen reeds bestaat de Nieuwersluis: in 1448 *des saterdaghs na aller Heilighen dag* kon Johan van Mijnden ende van Ruwiel, heer van Cronenburg, al spreken – bij een leenverheffing van landerijen – *die gheleghen sùn in den kerspel van Loenen bider Nijer Sluse.*
Voor de 17e eeuw bestond Nieuwersluis, thans een klein dorp, uit slechts een paar huizen, onder welke een kleine herberg aan de *heerwech,* met land, *streckende tot mitden honderschen wall suijtwaerts, ende de nije weteringswall, colck ende nijersluis noortwaerts naest gelegen sijn.*

Aanleg van een fort

In 1673 is hier onder toezicht van kolonel Stokijna [Stockheim] een vesting opgeworpen. Deze sterkte werd weliswaar in 1688 weer geslecht, doch in de jaren 1744-46 andermaal in staat van verdediging gebracht. Omstreeks 1760 telde men 24 huizen aan de westzijde van de Vecht en waren er aan de oostzijde der rivier 10 barakken, *ten gebruijk van een commando of bezetting, voor een sergeant, corporaal en twaalf gemeenen uit de hofgarde in Den Haag van de Staten van Holland.* Onder de regering van Koning Willem III is hier een militaire pupillenschool opgericht [in 1876-77], die enige tijd later [1896] weer opgeheven is.
Nieuwersluis heeft steeds op hoge prijs gesteld de aanwezigheid van militairen, niet slechts om de voordelen, die daaruit voor de burgers voortvloeiden, maar ook om de levendigheid, die de *inwoonders van deze forteresse* daardoor aan hun dorp zagen geschonken.



Afb. 1. Deel van de kaart uit 1713, uitgegeven door de wed. Nicolaus Visscher, van Mijnden en de 2 Loosdrechten. Langs de Nieuwe Wetering, die van Nieuwersluis naar de Angstel voert, staat "Oude Tolhuis". Dat moet het tolhuis zijn dat Abraham van Dorssen in 1684 bouwde 100 roeden buiten het fort. Nadat de fortificatie in 1688 geslecht werd zal rond 1700 een nieuw tolhuis bij de beide bruggen gebouwd zijn. Dat is het nog bestaande gebouw, dat vanaf eind vorige eeuw De Kampioen werd genoemd. (Coll. auteur)

Tijdens de bouw van het eerste fort, verrees te Nieuwersluis ook een kerkje en werd er een predikant, ds Coenen uit Smyrna [Izmir] beroepen. Met het slechten van het fort verdween deze kerk tevens.
In de volgende eeuw – omstreeks 1750 – mocht Nieuwersluis zich verheugen tal van jaren in 't bezit van een vermaarde school *waarin men de Fransche taal volmaakt konde leeren.*

Verkeer

Dat Nieuwersluis eerst in de 17e eeuw een plaats van meer betekenis is geworden mogen wij voor een groot deel toeschrijven aan het gebruik van de middelen van vervoer, zo te water als te land, dat toen hoe langer hoe meer zich open-

baarde in onze Vechtstreek. Het verkeer tussen Utrecht en Amsterdam – via Nieuwersluis – werd steeds levendiger. Allengs deelden de tussenliggende plaatsen mee in de welvaart, die de trekschuitdiensten en later de wagendiensten bezorgden (afb. 2).
De Vechtstreek, evenals zo menig andere streek, die een middel van vervoer kreeg ingericht naar de eisen van de tijd, nam in bloei toe.
Reeds toen verrezen enige van die Landpaleizen waaraan in de 18e eeuw *de Mennistenhemel* zo rijk was.
De Staten 's Lands van Utrecht hadden het in 1600 al lang in 't oog gehad, dat er een toekomst van bloei was weggelegd voor dit deel van hun gewest. Maar zagen tevens in dat in deze streek verkeerswegen aangelegd of verbeterd moesten worden ten gerieve van het reizende publiek en het goederenvervoer.

Aanleg jaagpad

Omstreeks 1600 dan ook legden zij een zand- en jaagpad van Utrecht naar Breukelen, dat zij de 1e September 1607 verhoefslaagden en waarnaast zij omstreeks 1684 een rijweg aanlegden waarop zij vanaf 17 December van dat jaar tol hieven, zo aan *het Swarte Varken* [naast Geesbergen in Maarssen] als aan *de Klop* [bij Utrecht] van alle *karossen, kalessen, bolderwagens, berlijnen, koetsen, koetwagens, chaises, karren, open wagens ende verdere rijtuygen hoe ook genaamt.*
In 't begin van de 17e eeuw was door de steden Utrecht en Amsterdam overeengekomen om een zandpad aan te leggen en te onderhouden van Breukelen tot Ouderkerk en daarenboven een wagenweg van omtrent tegenover de Voetangel [een herberg tussen Ouderkerk en Abcoude aan de trekvaart] tot het dorp Abcoude. De Staten van Holland keurden de 15e Juni 1626 dit plan goed ten opzichte van 't Hollandse gebied. De Staten van Utrecht waarschijnlijk inziende dat dit zandpad voor hen een voordelige zaak kon worden maakten van hun bevoegdheid gebruik om zelf het werk voor zover hun provincie betrof ter hand te nemen en uit te voeren.
En zo ontstond het zand- en jaagpad van Breukelen tot aan de Vechtbrug te Nieuwersluis langs de oostzijde van de Vecht. Dan vanaf de sluis daar langs de Nieuwe Wetering, de Kromme Angstel door de dorpen Loenersloot en Baambrugge tot Abcoude en van daar langs de Voetangel naar Ouderkerk aan de Amstel.

Aanleg jaagpad naar Hinderdam

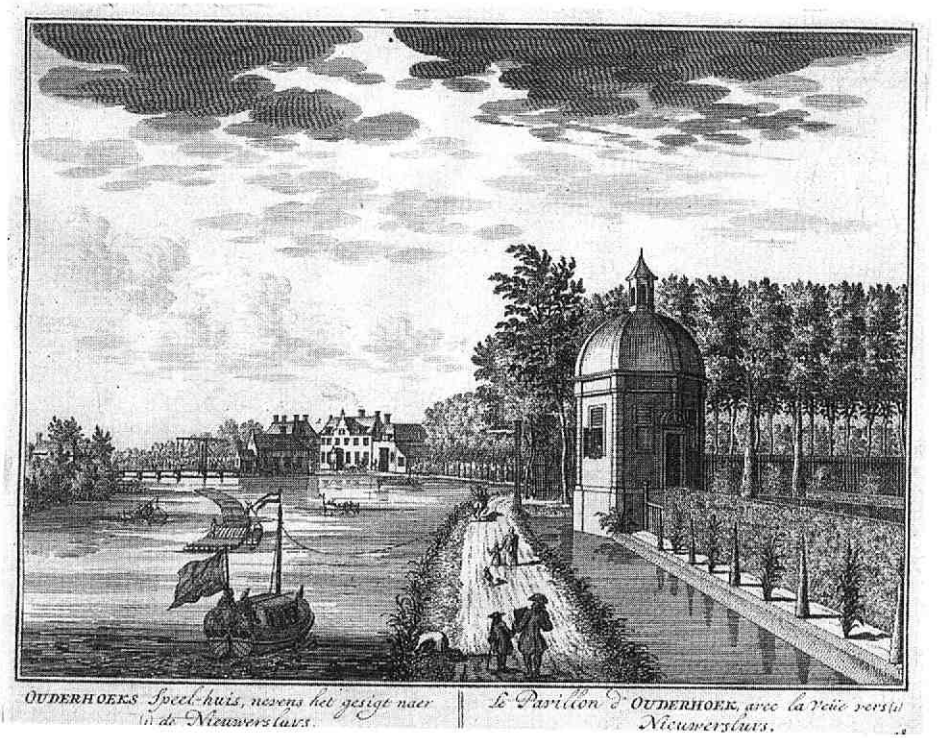
Werd aan de stad Utrecht dus niet gegund om dit plan uit te voeren, wellicht om haar hiervoor enigszins schadeloos te stellen of mogelijk ook omdat de Staten in het volgende minder voordeel voor zich zagen, verleenden de Staten van Utrecht permissie aan de stad Utrecht de 12e Augustus 1628 om een zandpad

Afb. 2. Nieuwersluis in 1719 met rechts het jaagpad tevens rijweg met een koets;Van Dorssens brug over de Vecht was hoog genoeg dat de meeste schepen er met gestreken mast onderdoor konden. Naast de brug het Gemene Landshuis en links daarvan de Pleisterplaats met daarvoor de brug over de Nieuwe Wetering. In het water voor die brug is een trekschuit te zien. (Coll. auteur, nr 46 van de Zegepraalende Vecht)

aan te leggen van de Nieuwersluis tot aan de Hinderdam. Natuurlijk mocht dan de stad *tot vervallinge van de onkosten* een redelijk tol- of weggeld heffen. 't Tarief mocht zij zelf bepalen (afb. 3).

Tolheffing

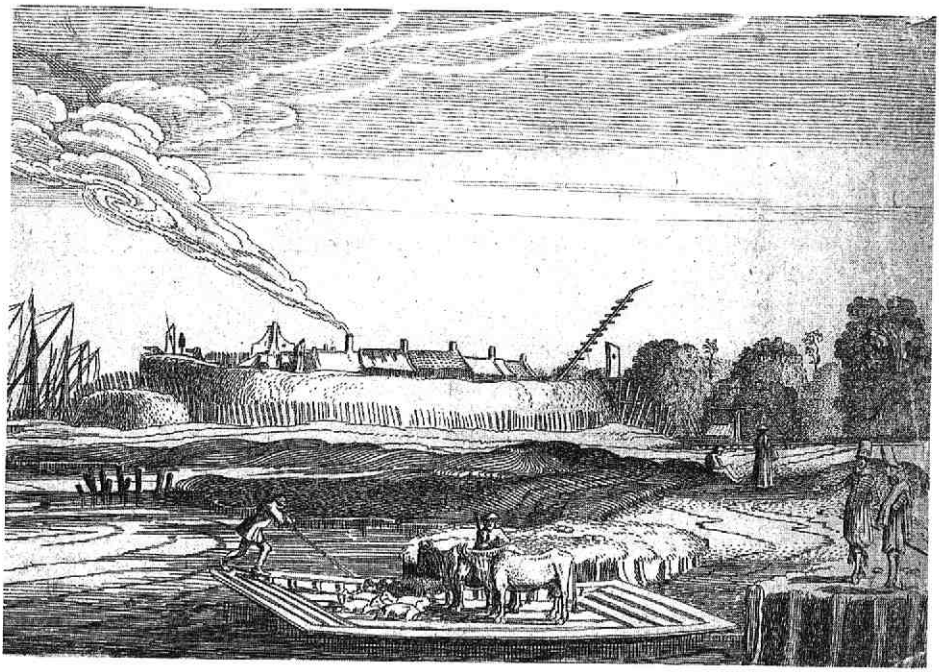
De Staten van Utrecht en de stad Amsterdam hieven op hun zand- en jaagpad ook wel tol zowel te Nieuwersluis als aan de Voetangel. En niet min ook, zoals blijkt uit de ordonnantie van 21 Augustus 1648, die het volledige tarief behelst. Drie jaar later zijn zij bovendien gaan heffen een stuiver op ieder mens, hetzij de tolplaats te Nieuwersluis of die aan de Voetangel passerende, die niet per *or-*



Afb. 3. Nieuwersluis vanuit het Noorden met een trekjacht met jaagpaard op het jaagpad naar de Hinderdam bij Nederhorst den Berg bij de koepel van het buiten Ouderhoek. Links een boomvlot waarmee bomen vanuit het Zwarte Woud langs de Rijn naar Amsterdam werden gebracht. (Coll. auteur, nr 48 van de Zegepraalende Vecht)

dinaris vrachtschuiten tussen Amsterdam en Utrecht, maar per vrachtschuiten van andere steden, vlekken of dorpen vaart.
Onze Staten hadden het goed ingezien, dat dit zand- en jaagpad Breukelen-Ouderkerk hun geen windeieren zou leggen. De gabellen [tollen] brachten behoorlijke revenuen op, dankzij ook de voorrechten, die zij de tolpachter schonken. En 't onderhoud van het zand- en jaagpad kostte niet veel. In 't begin moesten de gecommiteerden, want onze Staten en de stad Utrecht hadden wederzijds personen aangewezen om gezamenlijk de gemeenschappelijke belangen te behartigen, wel enige huizen, een schuitenhuis aan 't Swaantje ['t Swaantje lag aan de Angstel op de plaats van de brug in de N 201] en het nodige land onteigenen, maar die kosten waren zij spoedig te boven, en daarbij, lichtvaardig gaven zij het geld niet uit. Immers, in 1646 moest de Heer van Cro-

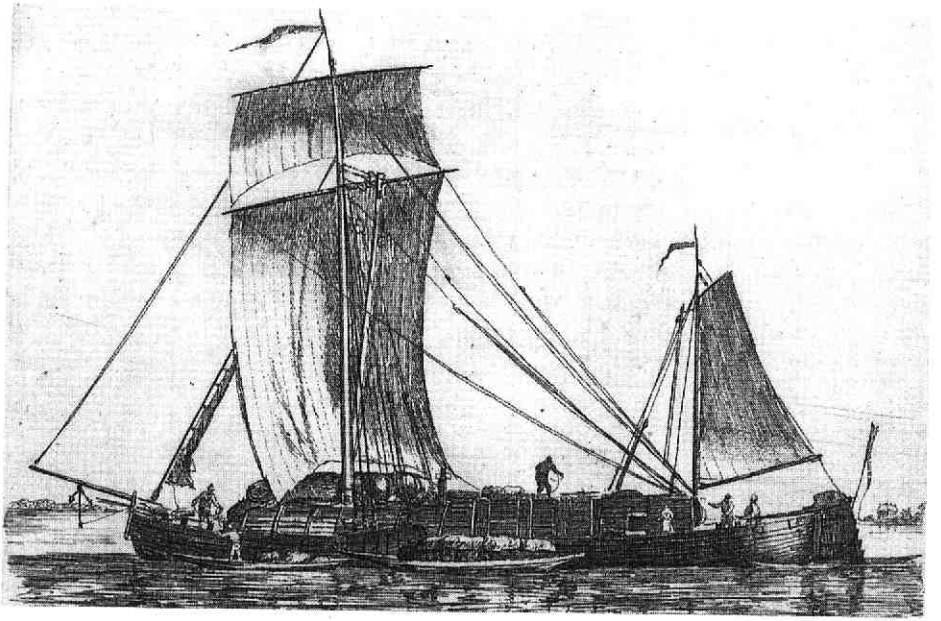
nenburg nog van de gecommiteerden vergoeding hebben voor het hem ontnomen land. 20 November van dat jaar meenden zij die heer te kunnen afschepen met hem *4 aam beste Rijnse wijn* te zenden, maar 't volgende jaar gaven zij hem toch maar *f*250,–.
In 1735 was het zand- en jaagpad tussen Nieuwersluis en 't Swaantje zeer versmald en onbruikbaar geworden. Toen hebben de gecommiteerden tot het pad een voor hun administratie zeer voordelig accoord gesloten met de aangelande ingelanden van de *Loensche polders* tot het verbreden en verhogen van het pad. In de poort van de Nieuwersluis werd toen een witte steen gemetseld tot peil hoe hoog het pad moest worden en blijven. Afsluitbomen zijn toen geplaatst te Nieuwersluis en aan het Swaantje, opdat geen rijtuigen noch vee, noch koppels paarden er over zouden kunnen passeren. De eigenaren en bruikers van landerijen, tussen de twee slagbomen gelegen, kregen evenwel, doch uitsluitend voor eigen gebruik, sleutels om de bomen te kunnen openen. De 24 Juni 1768 is dit peil herzien *om de hooge winterwateren van de Anxter* en een witte peilsteen, gemetseld in de buitenmuur van de benedenste sluis en een peilpaal geslagen bij 't Swaantje [werden aangebracht].
Wij zeiden daarstraks dat de pachter van de tollen te Nieuwersluis en aan de Voetangel door de eigenaren van het zand- en jaagpad Breukelen-Ouderkerk bijzondere voorechten werden verleend, welke zeer zeker niet zonder invloed geweest zijn op de hoogte van de pachtsom. Onder deze voorrechten mag wel gerekend worden het octrooi [in feite een alleenrecht] van de Staten van Utrecht van 2 Februari 1686 waarbij deze *gehoort hebbende het rapport van derzelver Gecommiteerden uyt hare rechte wetenschap, souveraine maght ende authoriteit hebben geoctroyeert ende geauthoriseert den persoon van Abraham van Dorssen, voor hem ende sijne Nakomelingen omme met kennisse ende op aanwijsinge van de Heeren Gecommiteerden van 't Sandpad tussen Breukelen ende Ouwerkerk hondert roeden buijten het fort Nieuwersluis op den Stichtsen bodem ten kosten van hem van Dorssen ende sijne Nakomelingen te stellen ofte doen stellen eene bekwame huijsinge ende stallinge omme voortsen met seclusie van allen anderen te zijn en blijven de ordinaris Stichtse Tol ende Pleysteplaetse van alle vrachtschuyten varende van ende tussen Utrecht en Amsterdam respectieve ende also mede van alle dorpsschuyten met Passagiers oft Vracht varende;Willende ende ordonneerende daer omme dat alle Schippers en hare Knechts van de genoemde Vrachtschuyten gene uijtgesondert te samen ende ijder van deselve in 't bysonder voortaen geene andere Tol ende Pleysterplaetse van de Stichtse zijde zullen hebben of vermogen aen te doen, ofte met hare Vrachtschuyten om te Pleysteren, stil te leggen als ter plaetse van de voorensgemelte geoctrooyeerde Stichtse Tol ende Pleysterplaetse op poene van XXV guldens telken reijse bij ieder contravateur ten behoeve van den Pachter van de Stichtse Tol in der tijd te verbeuren.*



Afb. 4. 17e-eeuwse ets van het soort schouw waarmee passagiers, vee, koetsen en wagens werden overgezet. Op de achtergrond het soort fort dat in 1672 rond de Nieuwersluis werd opgeworpen. (Coll. auteur)

Verstaende daer toe mede dat de voorsz. schippers in het stilleggen ofte Pleysteren op de voorsz. geordonneerde plaetse, ten dienste van de passagiers haer-luyden stricktelijken sullen hebben te reguleren naar de ordres, daer op gemaeckt ofte noch te maecken en interdiceren voorts allen en een ijgelijk ter plaetse voorsz. eenige huysinge, kamers of loodse, om wijn of bier aldaer te tappen of verkoopen, te maken of te stellen of gemaak of gestelt sijnde in deselve de tappers nering te doen of te exerceren;alles direct of indirect op poene van 100 goude Nederlandse rijders jegens den Heere van den Lande te verbeuren des de voorn. Abraham van Dorssen ende zijne nakomelingen van tijd tot tijd mede gehouden blijven den weg tot den voorz. Tolhuyse en Pleysterplaetse wel en na behooren te maken, alsmede een suffisante valbrugge over de wetering te leggen ende alle hetzelve tot zijne en zijner nakomelingen kosten van tijd tot tijd te onderhouden en mede tot onsen genoegen sonder tot lasten van de passagiers of iemand daer voor iets te heffen of te mogen vorderen.
[Abraham van Dorssen, bierbrouwer en -tapper te Vreeland, had zich kennelijk door een goede jurist laten bijstaan.]

Enige jaren voor 1700 schijnt de Vechtbrug te Nieuwersluis bezweken te zijn. De overtocht in 1700 geschiedde door middel van een schouw. Tol werd daarbij geheven van *karossen, wagens, chaises enz.* (afb. 4)
In 1700 sloten de Heeren Gecommiteerden tot het Zandpad met Abraham van Dorssen voornoemd een accoord. Daarbij werd overeen gekomen dat Van Dorssen een nieuwe houten brug over de Vecht te Nieuwersluis zou leggen *op eygen kosten* mitsgaders dat hij deze brug zou onderhouden 12 jaren lang, gedurende welke jaren hij zou mogen ontvangen zodanige gabellen als hij met de schouw genoot. Na die 12 jaren zou de brug dan komen aan de stad Amsterdam en de Staten van Utrecht. Maar .... gedurende die 12 jaar moest Van Dorssen aan de heren van het zand- en jaagpad voor de tol op de brug te samen met die op het pad zo aan de Nieuwersluis als aan de Voetangel jaarlijks 7000 gulden pacht betalen.
Het is te begrijpen dat de heren van het zand- en jaagpad goede zaken maakten. En zulks blijkt uit de omstandigheid dat in latere jaren het zand- en jaagpad onverplicht bij wijze van subsidie belangrijke sommen gelds aan de provincie Utrecht gaf voor doeleinden, die niets te maken hadden met het zand- en jaagpad. [Niets nieuws onder de zon] Maar ook Van Dorssen zal wel goede zaken gedaan hebben. Uit byzondere bescheiden blijkt dat hij niet zonder vermogen is gestorven.
Wij mogen aannemen dat de heren gecommiteerden zijn Pleisterplaats niet onbezocht lieten. Jaarlijks kwamen zij officieel te Nieuwersluis bijeen om de rekening af te sluiten en de helft van het zuiver overschot te delen. Tot 1703 zal deze bijeenkomst wel gehouden zijn in de *geoctrooyeerde Pleysterplaetse.*
In dat jaar 1703 echter besloten de Gecommiteerden *om aan de Nieuwersluis op gemene kosten te doen approprieren een Landhuys om aldaar jaarlijks de reekeningen van het gemeene sandpad op te nemen en te sluyten.*
Mevrouw de wed. van wijlen de heer Lodewijk de Bas [die in Baambrugge een buitenplaats bezat] was toen eigenares van de pleisterplaats van Van Dorssen en bevreesd, dat de Gecommiteerden zouden bewerkstelligen dat in dat te approprieren Landhuys een herberg zou komen, vroeg zij *tot hare gerustheid* een akte aan de Staten *dat voorsz. huysinge noijt tot een herberge soude moge worden geapproprieert.*
De Staten willigden haar verzoek in en verklaarden (gebonden zeker door het octrooi in zake de pleisterplaats) *dat voors. huysinge, geapproprieert sullende worden tot een gemeen Landshuys, noijt na desen tot een herberge sal mogen worden geapproprieet.*
Dit Gemeenlandshuis is thans nog aanwezig. Prijkende met de wapens van de Provincie Utrecht en van de stad Amsterdam staat het daar, een stille getuige van de bloei waarin weleer het zand- en jaagpad zich mocht verheugen. Het Ge-



Afb. 5. 18e-eeuwse gravure van het soort lange smalle vrachtschepen, waarmee op de Rijn werd gevaren en dat keulenaar of samoureus werd genoemd (Coll. auteur)

meenlandshuis heeft nimmer concurrentie aangedaan aan de vermaarde door de Ed.Mgo. geoctrooieerde pleisterplaats.
Deze verloor echter gaandeweg haar karakter, maar, gelegen aan de grote heerweg – dat wil zeggen aan de weg *daer die koopman of vreemde man te wagen van die eene stad tot d'ander, of van dat een groot dorp tot het ander vaart* – van Amsterdam naar Utrecht, werd het gebouw vervolgens hoe langer hoe meer een logement met uitspanning voor rijtuigen. Hiertoe heeft zeker ook bijgedragen de verbetering, die de weg in 1812-13 heeft ondergaan. [door Napoleon]
Was tot 1819 het onderhoud van de weg bij wijze van verhoefslaging geregeld, d.w.z. moest iedere eigenaar van een gedeelte van de weg dit zelf onderhouden, in gemeld jaar heeft het Rijk de weg bestraat en voor het vervolg in onderhoud genomen.
In de eerste helft van de vorige eeuw werd in de aloude pleisterplaats nog een paardenposterij gehouden, maar nadat de Rijnspoorwegmaatschappij haar baan geopend had werden hier geen postwagens als van weleer meer gezien.
Het Merwedekanaal [Amsterdam-Rijnkanaal] ontnam de scheepvaart aan de Vecht.* En het werd stil langs de weg en op de Vecht.

Sinds enige tijd echter openbaart zich een nieuw leven op de weg: meer levendigheid, meer gerij, maar een gerij van een geheel andere soort als van vroeger en Abraham van Dorssen, kon hij thans zijn pleisterplaats van 1686 nog eens bezoeken, verstomd zou hij staan te kijken, niet slechts naar die stoomboten, die spoorwegen, die zuchtend zich zelf voortbewegende ouderwetse trekschuiten, maar ook naar die menigte van wieltrappende dames en heren, die zijn pleisterplaats – thans ter hunner ere de "Kampioen" genoemd – voorbij vliegen of wel daar afstappen om hetzij in 't wielerpark daar aan de Vecht hetzij in het bondshotel (voorzien van een hulpkist van de wielrijdersbond) even uit te rusten en zich te verversen.
En wat zou de, in zijn tijd zo ondernemende Van Dorssen wel zeggen indien hij mocht zien dat een electrische tram zijn pleisterplaats gekozen had tot een van haar stations? [Zou daar ooit sprake van zijn geweest?] J.A.F.

* Waar tot die tijd keulenaars, sammereuzen of bijtelschepen (afb. 5) kagen, krapschuiten, damlopers, schietschuiten, tjalken, pinken enz. stoomboten en ook houtvlotten steeds bij toeneming de Vecht passeerden, hield dit verkeer toen plotseling bijna geheel op. Ook nam toen de sleepbootdienst op de Vecht een einde, die enige tijd tevoren de scheepsjagerij met paarden had verdrongen, een bedrijf dat eeuwen lang met veel succes hier uitgeoefend is geworden. In Augustus 1758 richtten de Jagers van de Nieuwersluis zelfs een *beursse of bussche* op. Ieder jager moest van elke vracht, die hij aannam of overdeed (er werd geloot wie zou jagen) een stuiver aan de Busbewaarder ter hand stellen voor de bus binnen 24 uur, anders zes stuivers. Niet jagende jagers moesten iedere week twee stuivers contribueren;betaalden zij niet binnen 4 weken, dan verviel hun recht op de bus. Nieuw inkomende jagers moesten *f*7,50 entree betalen. Bij overlijden van een jager of zijn vrouw kreeg de overblivende *f*25,– uit de bus en was de vrouw de langstlevende, dan behield zij het recht op de bus zonder contributie verschuldigd te zijn en werd bij haar overlijden *f*25,– uit de bus gegeven tot haar begrafenis. Bij besloten water (gedwongen werkloosheid) werd, indien in de bus meer geld aanwezig was dan nodig voor 8 begrafenissen, een som uit de bus genomenen deze in egale porties verdeeld onder de jagers [die] tot de bus gerechtigd [waren]. De eerste busmeesters waren Jeremias de Ru, Jelis de Ru en Cornelis Topper.

Loenen 1998 bewerking door E. Munnig Schmidt