Oud-Utrecht

Redactie (waarn.): mr. J. W. C. van Campen, Fred. Hendr.straat 72, Utrecht
Administratie: H. J. H. Knoester p/a Drift 27, Utrecht
Secr. der ver.: Dr. J. E. A. L. Struick, Stolberglaan 25, Utrecht
Gironummer penningmeester Oud-Utrecht: 575520
De contributie bedraagt f 10,— per jaar.
Wie een gebonden jaarboekje wenst te ontvangen betaalt f 12,50.

VEERTIGSTE JAARGANG / NUMMER 7 / JULI 1967

LOF VAN DE UTRECHTSE TREKSCHUIT

De Amsterdammer die in 1838 blijkbaar behoefte had de lof van de Utrechtse Trekschuit te verkondigen, begon zijn artikeltje in de Utrechtsche Courant van 28 juni met een vaderlands spreekwoord in zijn oude vorm: Als het tij verloopt, moet men de baken verzetten.

Met letterlijke toepassing heeft het water- en scheeprijke vaderland nooit moeite gehad; dat het spreekwoord ook in overdrachtelijke zin waar is, kan aan het schuitenvervoer gedemonstreerd worden.

De Nederlander houdt van vervoer te water. Zie maar hoeveel mensen daar gebruik van maken, ook als ze zich op een andere manier kunnen verplaatsen. „Hoe dikwijls toch bestaat niet de mogelijkheid om per *diligence* van hier (Amsterdam) naar Haarlem te reizen, hoevele zoogenaamde *snorwagens* staan niet gereed den reiziger naar Haarlem te voeren? Evenwel verkiest geen gering getal personen van de Haarlemmerschuit gebruik te maken, in weerwil van den last om te Halfweg te moeten overloopen (overstappen?) en, hetgeen in mijn oog nog erger is, in weerwil de roef dier schuit nog geheel dezelfde inrigting heeft, als een halve eeuw geleden: men kan nog evenmin regtop staan als toen, en is nog even als toen genoodzaakt op eene harde lederen zitbank plaats te nemen, welke de schippers een kussen gelieven te noemen".

Die schippers - gaat onze Amsterdammer verder - zouden verstandig doen het spreekwoord indachtig te zijn en die gebreken te verhelpen in plaats van te smalen op het concurrerend wagenvervoer en te klagen over teruglopen van het aantal passagiers. Concurrentie erkent hij overigens als rechtmatig en monopolieposities wijst hij af. Versneld vervoer met paard of stoomkracht mag naast het meer trage schuitenvervoer gerust bestaan. De schippers moeten hun baken daar maar verzetten.

„De Utrechtsche schipperij heeft veel beter het spreekwoord begre-

pen dan de Haarlemsche. De roeven zijn ruim en de zitbanken gemakkelijk, alhoewel men evenmin in de Utrechtsche schuit regt op staan kan. Ik herinner mij hoe de dag- en nachtdiensten naar Utrecht steeds opgepropt vol reizigers waren. Later toen koning Lodewijk te Utrecht zijne residentie vestigde, kwam er eene groote diligence tusschen die stad en Amsterdam . . ." En wat deden de Utrechtse schippers toen?

„. . . de utrechtse schippers deden een *vlieger* of vliegende schuit varen. Dat heet ik het spreekwoord indachtig wezen.

— Sedert heeft die vlieger verschillende wijzigingen ondergaan, en thans heeft de Utrechtsche schipperij besloten hare dagschuiten den afstand tusschen die beide steden in *vijf en een half uur* te doen afleggen. Dit is waarlijk met zijnen tijd mede gaan, en dergelijke pogingen zijn de goedkeuring en de aanmoediging van het publiek wel waardig".

Tot zover de bejaarde Amsterdammer L. die vermoedelijk meer dan eens de tocht door de Vecht naar Utrecht in die geriefelijke utrechtse trekschuit heeft afgelegd en dan afgestapt is bij het „Amsterdamsche Veerhuis" aan de Bemuurde Weerd, oostzijde, tussen de twee sluizen, zoals zovelen vóór hem gedaan hebben. Het was een van de „veerhuizen", die Utrecht tot in de 19e eeuw rijk was: het Leidsche Veerhuis buiten de Catharijnebarrière, dat oudere Utrechters nog als café aan het water gekend hebben en waaraan de straatnaam Leidseveer her-

Roef van de dagschuit Utrecht-Amsterdam
Tekening van S. Fokke Topogr. atlas Gem. Archiefdienst Amsterdam

Roef van de nachtschuit Utrecht-Amsterdam
Tekening van S. Fokke Topogr. atlas, Gem. Archiefdienst Amsterdam

innert; het Vaartsche Veerhuis aan de Vaartse Rijn bij de Jeremie [1]) en het Wijksche Veerhuis aan de Kromme Rijn dicht bij het Ledig Erf, waar „De Wijksche Schuit" uithing. De namen geven duidelijk te kennen aan het begin van welke vaarroute ze gelegen waren. Minder duidelijk is dat bij het Zwolsche Veerhuis naast het koor van de Mariakerk en het Vleutensche Veerhuis aan de Oudegracht, hoek Zakkendragerssteeg, dat in 1795 nog onder die naam voorkomt, maar in 1807 als „voorheen 't Vleutensche Veerhuysje" wordt aangetroffen. Het lijken eerder huisnamen zonder meer.

Op de hier afgedrukte tekeningen van de Utrechtse Trekschuit door Simon Fokke maken de zitbanken nog niet de indruk zo gemakkelijk te zijn als de Amsterdammer later prees. De levensjaren van de tekenaar -(1712-1784) - evenals de kleding van de passagiers wijzen er op, dat we met de trekschuit uit een vroegere periode te doen hebben.

De ene tekening toont de roef van de dagschuit, de andere suggereert prachtig de sfeer van de overvolle roef gedurende een nachtelijke overtocht. Als de passagiers slecht uitgerust aan wal gingen, voelden ze aan den lijve dat ze met de nachtschuit gekomen waren.

Ook de utrechtse schipperij kwam, ondanks alle verbeteringen, tenslotte zelf met de nachtschuit. De concurrerende stoomtreinen wonnen het pleit. Protesten van de gezamenlijke schippers in 1837 tegen de komende spoorwegen hebben natuurlijk niets uitgehaald [2]). In 1839 reed de eerste trein van Utrecht naar Arnhem. Geleidelijk aan zijn de trekschuiten als vervoersmogelijkheid voor passagiers verdwenen. Voor goererenvervoer zijn ze, mettertijd gemotoriseerd, blijven bestaan.

v. C.

[1]) Zie daarover Maandblad, 1942, blz. 89—92.
[2]) Maandblad, 1965, blz. 21.