

Onze lantaarnconsoles

A. Graafhuis en C. A. Baart de la Faille, *Reliëfs in blauw. Lantaarnconsoles langs de Utrechtse grachten. Utrecht/Antwerpen, Het Spectrum, 1974; 95 blz., merendeels foto's; f 8,50.*

Eindelijk is het lang verwachte boekje over de lantaarnconsoles aan de Utrechtse grachten verschenen. Dank zij subsidies van de gemeente en twee fondsen is het voor een koopje verkrijgbaar. Achter in het boekje is een compleet overzicht van de consoles te vinden die sinds 1953 gemaakt zijn, gerangschikt per gracht en met vermelding van de beeldhouwers, maar zonder jaar van vervaardiging. Uit het totaal van 201 is een keuze van 60 stenen gedaan. De schrijvers hebben gezorgd voor een korte inleiding, waarin ook de groei van de grachtwerven beschreven wordt, en door onderhoudende en leerrijke toelichtingen bij de foto's; een dienende rol, om de afbeeldingen des te meer tot hun recht te laten komen. En die opnamen van A. G. Ubaghs en naamloze fotografen van het Gemeentelijk Archief verdienen dan ook grote waardering. Op hun beurt dienen zij het werk van de beeldhouwers zo op zeer bijzondere wijze!

't Originele idee om versierde kraagstenen onder de straatlantaarns aan de werfmuren te plaatsen, heeft nu eenmaal tot gevolg dat de reliëfs moeilijk en soms zelfs helemaal niet door voorbijgangers te bekijken zijn. Deze foto's stellen ons daartoe pas goed in staat. Ze zijn soms van zo dichtbij opgenomen ofwel zo sterk uitvergroet, dat niet alleen de dolle, verrassende en knap gecomponeerde voorstellingen, maar ook de structuur van de blauwe hardsteen en de beitelsporen duidelijk waargenomen kunnen worden.

Eigenlijk zouden er afbeeldingen bij deze bespreking geplaatst moeten worden om een goede indruk te geven van dit boekje. Maar iets in die trant bewaren we tot het volgend jaar.

L. v. T.

Melaeten

In het septembernummer van ons Maandblad stelt de heer Veersema uit Aalst-Waalre de vraag of het toeval of met een bepaalde bedoeling was, dat de Finseninrichting bijna op dezelfde plaats was gesticht als waar in 1616 een grote ruimte voor melaten was aangewezen. Op dezelfde plaats stond een gebouw, Bethlem, dat wellicht bestemd was voor lijdens aan deze ziekte.

Het woord „melaten” heeft de heer Veersema inderdaad goed gelezen. Hetzelfde staat op de

kaart van Hornhövius (1599) en op de kaart van Balthasar Floris van Berkenrode van 1628, terwijl op de kaart van Bernard de Roy van plm. 1690 daar ter plaatse staat: Lazerus-Huys.

Dit laatste neemt wel elke twijfel aan de betekenis van het woord melaten of melaeten weg.

Het huis stond buiten de Gildpoort aan de noordzijde van de Steen-Stræet van Utrecht naar De Bilt, ongeveer op de plaats van het bekende, nu dichtgespijkerde, café Het Kalpje. Op latere provinciekaarten van F. de Wit, van Nic. Visscher en tenslotte op de kaart van de Vrijheid van de Stad Utrecht van 1757 staat aangegeven „Melaten, nu Rijnenburg”. Toen had het gebouw zijn bestemming van leprozerie dus reeds verloren.

Dr. F. Ketner heeft in een artikel in het Jaarboek van Oud-Utrecht van 1951 duidelijk gemaakt, dat het oudste leprozenhuis van Utrecht heeft gestaan in Abstede nabij de Kromme Rijn en dat de verplaatsing naar de Steenweg moet hebben plaatsgehad tussen 1475 en 1485 naar terreinen die reeds geruime tijd voor dit doel waren verworven en waar toen een nieuw en ruimer leprozenhuis werd gebouwd.

Herinnering

Het Bethlehem-klooster stond in de „Nieuwe Weert buyten Utrecht”, of zoals dr. Broers in zijn Historische wandelingen in Utrecht (blz. 289) zegt „in het Gebied van Hoogelanden”. Het stond dus ten westen van de Vecht tussen de Daelschedijk en de Vecht. De Bethlehemweg, een zijstraat van de Amsterdamsestraatweg, houdt de herinnering aan dat klooster nog levend, evenals de namen Brigittenstraat, Magdalenastraat, Servaes Bolwerk, Annastraat, Kruisstraat Predikerherenstraat, Wittevrouwenstraat en zoveel andere de herinnering aan het bestaan van even zoveel reeds lang verdwenen kloosters wakker houden.

Dit klooster is daar in 1423 gevestigd ten behoeve van „sommige susteren van St. Cecilien die cranck waren, om daer te wonen ende rumer locht te hebben, tot een uthoff van die van St. Cecilien” (D. van Heel in Archief Aartsbisdom Utrecht, 1939, blz. 211). Deze zusters hadden zich gesteld onder de regels van de derde Orde van St. Franciscus. Het waren dus geen Karthuizer monniken zoals de heer Veersema veronderstelt.

Het staat wel vast, dat deze kloosterlingen zich ook met de verzorging en verpleging van zieken occupieerden, maar uit niets blijkt, dat zij zich op de behandeling van melaetsen hadden gespecialiseerd. Van enige relatie van dit Bethlehem-klooster met het leprozenhuis aan de Biltsestraatweg is dan ook niets gebleken.

Het Bethlehem-klooster is in 1581 verkocht en kort daarna afgebroken.

De Finseninrichting heeft de heer Veersema nog gekend een eind voorbij de beruchte beenzwart-

en loodwitfabrieken. Deze industrieën stonden op de oostoever van de Vecht en de plaats heeft dus geen enkele relatie met het Bethlehem-klooster, noch met het leprozenhuis.

Ik meen, dat hiermede de vraag van de heer Veeerema volledig beantwoord is.

Ir. J. D. M. Bardet

Naschrift

Ook de heer Smilda zond ons naar aanleiding van de vraag over „Melaten” en de Finseninrichting enkele gegevens uit zijn documentatie. Daar sommige ervan niet genoemd worden door de heer Bardet, geven we ze als aanvulling hieronder.

Melaten- of Lazarushuisjes: stichtingsbrief uit 1571. In 1600 is er een herberg in gevestigd, die in 1656 wordt opgeheven. In 1657 worden huis en kapel verkocht. Op 4 april 1826 wordt een boerderij genaamd de Lazarushuisjes, gesplitst in drie woningen, publiek verkocht.

St. Anthoniegasthuis: omstreeks 1435 gesticht aan de Vecht nabij de tegenwoordige Hoogstraat. Het herbergde arme reizigers en na 1603 behoeftige vrouwen en kinderen. In 1747 waren er nog prove-niers. Ongeveer op de plaats van dit gasthuis is in 1906 het Finseninstituut gevestigd, overgeplaatst vanuit Rotterdam. Het stond onder leiding van dr. Bollaan.

Redactie

Stoomtram Utrecht-Vreeswijk

Wat mijn vraag betreft naar een afbeelding van de trams die tussen Utrecht en Vreeswijk hebben gereden, ik heb zelf een dergelijke afbeelding gevonden. Zij staat op blz. 9 van het in de serie „Trams en tramlijnen” verschenen boekje „Stoomtrams in het centrum van Nederland” van de hand(en) van H. de Herder, H. A. van Lith en A. J. J. Bink. Een uit een locomotief en drie wagons bestaande tramtrein naar Vreeswijk staat daar juist op de brug over het Merwedekanaal, half op Utrechts en half op Jutphaas grondgebied.

Overigens heb ik ook nog enkele brieven ontvangen over die stoomtram. Ik hoop t.z.t. gelegenheid te hebben op deze brieven, waarin tal van interessante bijzonderheden over Utrecht in het eerste kwart van deze eeuw, terug te komen. Alleen uit het schrijven van jhr. mr. L. M. Rutgers van Rozenburg te Zeist, laat ik een gedeelte volgen:

„Wat de stoomtram Utrecht-Vreeswijk betreft, mijn moeder, die in 1895 op achtjarige leeftijd in Utrecht kwam wonen, herinnert zich slechts de paardentractie. In mijn jeugd heeft men mij steeds verteld,

dat de stoomtractie door paardentractie was vervangen in verband met het regelmatig te water raken van rijtuigen uit schrik voor de stoomtram¹⁾. Persoonlijk heb ik vele malen in de paardentram naar Vreeswijk gezeten, alsook in het bootje naar IJsselstein²⁾. Volgens mijn herinnering is eerst het bootje naar Vreeswijk opgeheven, daarna de tram naar Vreeswijk (omstreeks 1922) en tenslotte het bootje naar IJsselstein, welke plaats geen andere verbinding met Utrecht had. Na de opheffing der paardentractie (die dus enige tijd vóór 1922 moet hebben plaats gehad, B.) werden een of twee tramwagens getrokken door een Fordbusje, waarop voorop - 's avonds verlicht - een groot bord prijkte met het woord TRAM, zulks ter aanduiding, dat dit vervoermiddel, richting Vreeswijk rijdende, niet bij machte was rechts te houden. Bij één tramwagen werd er getrokken door één paard, bij twee of drie - drie was het maximum - wagens trokken twee paarden. Nog lang heb ik in mijn bezit gehad de dienstregeling van de Tram- en Bargedienst Vereniging (rose van kleur), onder meer vermeldende een halte aan de Liesbos”.

Tot zover de brief van jhr. mr. Rutgers van Rozenburg.

Verder maak ik van deze gelegenheid gebruik om een fout te verbeteren die voor komt in mijn bijdrage in het meinummer (blz. 34, 1e kol., regel 26 v.o.): daar staat in plaats van 1939 vermeld 1913, wat zou betekenen, dat er nog geen drie jaar elektrische trams door Utrecht zouden hebben gereden! Inderdaad is zulks, zij het met enige kleine onderbrekingen in 1940 en 1945/46 gedurende bijna 43 jaar het geval geweest, als men tenminste de periode 13 juni 1945 tot en met 2 mei 1949 meetelt, waarin uitsluitend trams reden van de N.B.M., die de tramlijn naar Zeist sedert 1 januari 1927 exploiteerde. De laatste elektrische tram van de GTU had reeds op zondag 15 januari 1939 tussen Stationsplein en Stadionlaan gereden. De GTU heeft dus slechts 32½ jaar bestaan.

Mr. J. J. Beyerman

¹⁾ Deze reden wordt niet vermeld in „Stoomtrams in het Centrum van Nederland”; alleen de voortdurende klachten over de door rook en roet der locomotieven veroorzaakte hinder.

²⁾ Van het bestaan van deze stoombootdienst was ik, evenmin als een bejaarde correspondent uit Amsterdam op de hoogte. Overigens is de bewering van jhr. Rutgers, dat IJsselstein geen andere verbinding met Utrecht had, niet geheel juist, want er heeft, blijkens de boven reeds vermelde tekst, althans tijdelijk, een aanvullende busdienst Jutphaas-IJsselstein bestaan, die eveneens geëxploiteerd werd door de IJsseltramwegmaatschappij.