

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 proveneriers. 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 stoomtram<sup>1)</sup>. Persoonlijk heb ik vele malen in de paardentram naar Vreeswijk gezeten, alsook in het bootje naar IJsselstein<sup>2)</sup>. 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*

<sup>1)</sup> 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.

<sup>2)</sup> 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.