



# Angstelkroniek



Juni 2002

Nr 11

Uitgave van de Historische Kring Abcoude / Baambrugge

## Inhoud:

- ◆ Oud-tijdse verbindingen
- ◆ Kwartieren van De Leeuw-De Smet
- ◆ Ontwikkelingen middenstand in Baambrugge
- ◆ Angstelkroniek en Angstelpost

## Redactie:

H. Hoogenhout  
G. van der Most  
D. L.H. Slebos  
W. W. Timmer

## Redactie secretariaat:

G. van der Most,  
Papehof 9  
1391 BD Abcoude

## Vormgeving

W. Zwaard

## Druk:

Grafisch Centrum Abcoude

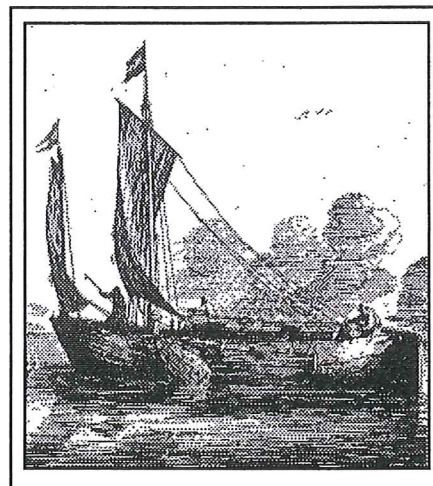
ISSN: 1569-6146

Prijs losse nummers € 4,-

## Oud-tijdse Verbindingen of hoe Abcoude en Baambrugge aan hun Coupures kwamen.

door Ir. Dick Slebos

Dat de ontwikkeling van het economisch en maatschappelijk leven vraagt om goede verbindingen is in het huidig tijdsgewricht van haperend treinverkeer en lange files schrijnend duidelijk. Dit was in vroeger eeuwen niet anders, al kwam daar in bepaalde perioden nog een krijgskundig aspect bij. In het begin van de 17e eeuw raakte de bloei van Amsterdam tot volle ontplooiing, terwijl de handel van de stad Utrecht begon te tanen. Amsterdam had daarom behoefte aan een betere verbinding met het achterland. Immers, de Amsterdamse binnenvaartschepen waren gedwongen over de nog aan eb en vloed onderhevige Zuiderzee naar Muiden te varen, teneinde via de Vecht de grote rivieren te kunnen bereiken. Dit was voor de kleine binnenvaart bepaald geen sinecure. Nu was in de 15e eeuw de verbinding tussen de Angstel en de Vecht tot stand gekomen door het graven



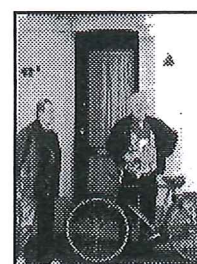
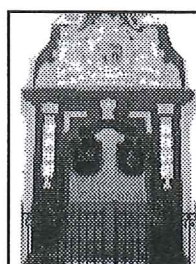
## In dit nummer

*Oud-tijdse verbindingen*

*Kwartieren van De Leeuw-De Smet*

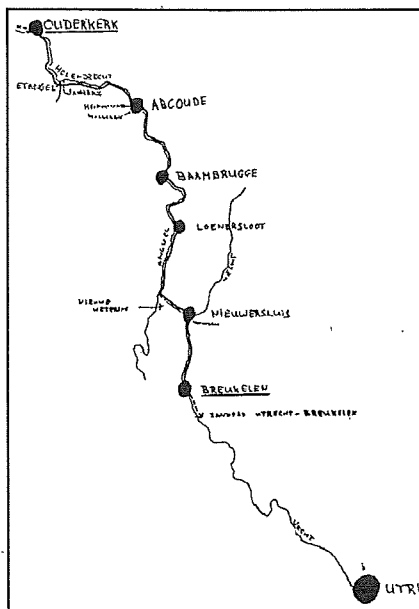
*De Middenstand in Baambrugge*

*Angstelkroniek en Angstel-post*





van de *Nieuwe Wetering*, ook wel *Rechte Angstel* genoemd, in tegenstelling tot de *Crommen Angstel* tussen Abcoude en Loenersloot. Op onderstaand kaartje is te zien dat deze route, afgezien van de bochtige rivieren, een "vrijwel rechte" verbinding van Amsterdam met Utrecht en



verder vormt. De lastige en bij stormweer gevaarlijke omweg over de Zuiderzee kon hierdoor worden ontgaan.

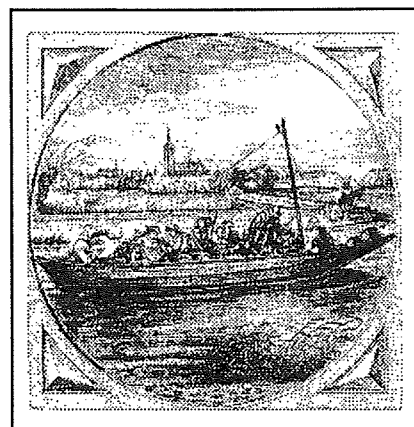
De schepen moesten echter door te zeilen of door middel van bomen worden voortbewogen, waarin pas verandering kwam toen men de vrachtscheepjes door middel van een aangeliind paard begon voort te trekken.

Daarom sloten de steden Amsterdam en Utrecht in 1626 een contract om een *Sandpadt* (*treckpadt*) te doen maken neffens de oude vaert van Ouderkerck off tot Breuckelen toe ende een wagenweg van de Voetangel tot Abcoude, tot geryff van den reysenden luyden als tot bevorderinghe van den Coophandel. Teneinde de voortgetrokken schepen bij scherpe bochten op voldoende afstand van de oever te houden, waren 'rolpalen' nodig, waarvan er enkele een aantal jaren geleden in Abcoude en Baambrugge in ere zijn hersteld. Tussen Breukelen en Utrecht was in

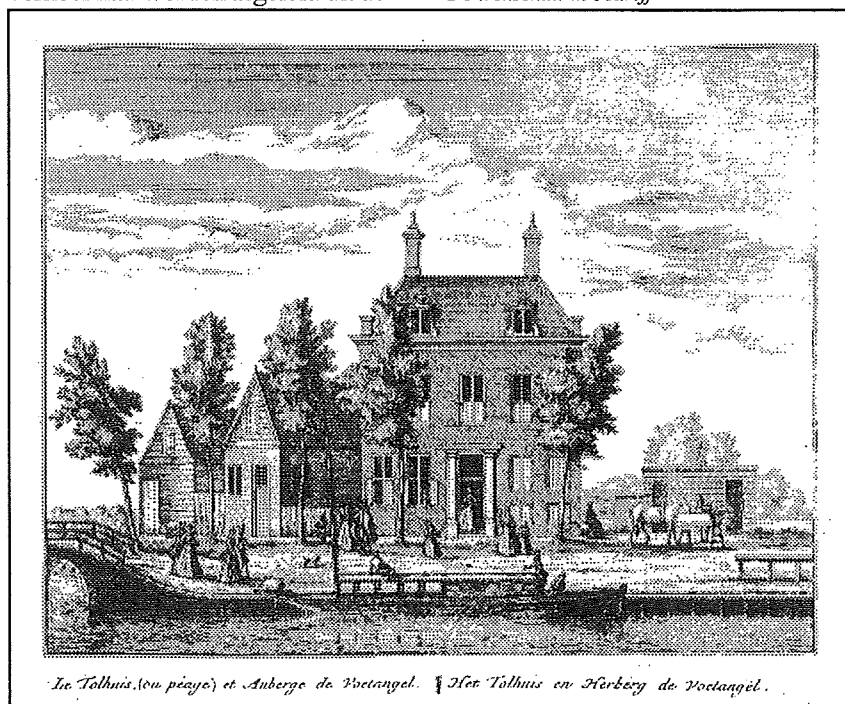
1626 al zo'n treckpad aanwezig. Dat de stad Utrecht dit contract sloot hield verband met de wens om van de handel van Amsterdam met het achterland een graantje mee te pikken en derhalve de scheepvaart dóór de stad te behouden. De Staten van Utrecht namen de verplichtingen, die uit de overeenkomst voortvloeiden, direct over. Met de realisering werd meteen gestart en in 1629 was niet alleen het Zand- en Jaagpad klaar, maar waren ook alle regelingen voor onderhoud en financiering (tolheffing) op schrift gesteld. De tolgeden zouden worden geïnd aan de Voetangel en te Nieuwersluis. Daartoe werd bij de *Waverbrugge* een herberg annex 'speelhuis' gebouwd (de Voetangel), logiesgelegenheid biedend aan schuitenvoerders. De regeling was in de eerste jaren zodanig dat de schippers van Amsterdam tot de Voetangel voeren, en aldaar wachtten op een retourvracht. Bij de herberg werd derhalve ook een paardenstal gebouwd. De oude *Waverbrugge* werd door een nieuwe vervangen t.b.v het verkeer op de wagenweg. Kort daarna werd er nog een huis voor de tolgaarder aan toegevoegd (zie afb. rechts onderaan).

De intensiteit van het te verwachten verkeer kan worden afgeleid uit de

navolgende oproep uit de jaren van de aanleg van het zandpad: *De Edele Heeren Gecommitteerden van de Edel Mogende Heeren Staten 's Lands van Utrecht, mitsgaders d' Edele Heeren Gecommitteerden vande Edele Heeren Burgemeesteren ende Regierders der Steeden Utrecht ende Amsterdam, laten een yeghelyck weeten dat Haer Edelen binnen den Dorpe van Abcoude sulen admitteren ofte aennemen tsestich Jaghers ende tsestich Jachtpeerden om op het Sandpadt tusschen Utrecht ende Amsterdam gebruyct te worden, te weeten twintich tusschen de Stadt Utrecht en Nieuwersluys ende twintich tusschen de Sluys en de Nieuwe Waverbrugge ofte Voet-Angel, ende twintich van de Waver-brugge tot de Stadt Amsterdam. De marktschuiten*



*De trekschuit in bedrijf*

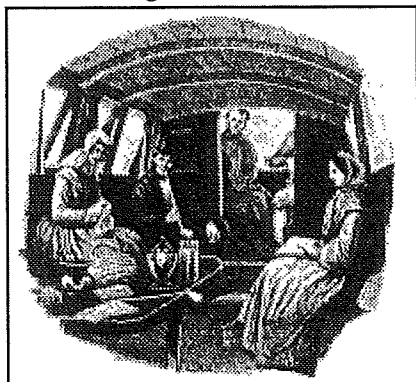


*Le Töllhuis (ou péage) et Auberge de Voetangel. ¶ Her Töllhuis en Herberg de Voetangel.*

uit de tussenliggende dorpen, die over eigen paarden beschikten hoefden geen gebruik van deze aangestelde jagers te maken.

In deze jaren kwam ook het geregelde personenvervoer per trekschuit op, waarmede men in 2 à 2 ½ uur vanuit Amsterdam in onze omgeving kon zijn. Daarvóór was er op de vrachtscheepjes van de beurtvaart meestal wel plaats voor een enkele passagier. Deze reis was per rijtuig bepaald minder comfortabel en in de winter vaak onmogelijk.

Abcoude en Baambrugge werden op deze wijze vanuit Amsterdam beter ontsloten en de bouw van buitenhuizen door Amsterdamse kooplieden begint zich dan ook te ontwikkelen, onderbroken door de oorlog die in 1672 - het z.g. rampjaar - begon en met de vrede van Nijmegen in 1678 werd beëindigd.



Tot in het begin van de 19e eeuw is er aan de bestaande verbindingen weinig veranderd of verbeterd. Alleen de trekschuiten werden comfortabel ingericht zoals bovenstaande afbeelding laat zien. Uit gevoerde correspondentie krijgen wij een indruk van de toestand van de wegen: nog in 1807 richt de secretaris van Abcoude-Baambrugge zich tot Hoger Gezag met het verzoek *de weg in 't Geyn tussen den dorpe van Abcoude en de Velterslaan te verbeteren, waardoor men vize verza na Weesp kan koomen*, (het Merwede kanaal verbrak die verbinding pas rond 1875 !) *welk einde weg dikweils zomers niet kan worden bereden en des winters altans zelden of te nooit.*

Een zelfde omschrijving is ook van

toepassing op de Baambrugse Zuwe, die vrijwel gedurende het gehele winterhalfjaar onbegaanbaar was.

De weg van Amsterdam op Utrecht was *in zooverre het Dorp strekt bestraat* en voor het overige een zandweg, die zeer regelmatig extra bezand moest worden. Omtrent het gedeelte tussen Abcoude en de Voetangel is bekend dat het water bij hoge standen regelmatig over het zandpad stroomde, waardoor het zand wegspoelde (1642, 1651: *'het Sandpadt meest is geruineert ende weggespoeld, zodat wij opnieuw hebben moeten oversanden.'*).

Vooraf de ingelanden van de Hólandrechter polder waren van het in de polder stromende water de dupe.

In de geschetste toestand van de verbindingen kwam pas verandering toen Keizer Napoleon zijn zorgen ook over onze contreien ging uitstrekken. Hij was sinds 1803 verwikkeld in de derde coalitie-oorlog met Engeland en hij probeerde door een economische blokkade deze tegenstander in zijn middelen van bestaan te treffen.

Die economische blokkade, het *Continentaal Stelsel*, zou pas effectief worden indien Engeland niet langer vanuit het vasteland van Europa bevoorraad zou kunnen worden.

Nu had Napoleon in 1806 zijn broer Lodewijk, toen 28 jaar oud, aangevozen als Koning van Holland. Deze stelde echter de belangen van Holland boven die van Frankrijk, hetgeen hem regelmatig botsingen met zijn broer opleverde. Hij zag maar al te goed hoe de stillegging van de overzeese handel de ontwikkeling fnuikte.

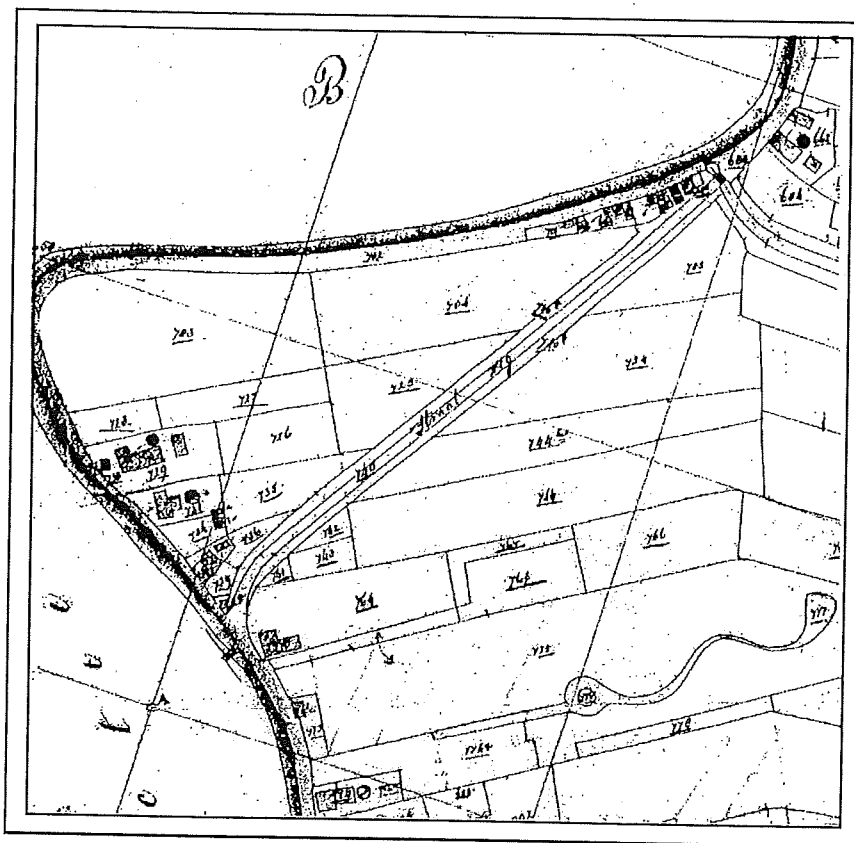
Tenslotte besloot Napoleon het Bestuur in eigen hand te nemen en het nog niet ingelijfde deel van de Nederlanden (boven de grote rivieren) ook in te lijven. Sinds 1809 werd deze inlijving zorgvuldig voorbereid. Uiteindelijk vluchtte Koning Lodewijk en werden de overgebleven delen van de Nederlanden in 1810 door

Franse troepen bezet.

Voor een goed functioneren van deze inlijving en de krijgskundige verdediging waren goede verbindingen essentieel en zo werd, bij decreet van 16 december 1811, de weg van Parijs via Antwerpen, Breda, Gorkum en Utrecht naar Amsterdam aangevozen als *Route Imperiale no 2*. Dit betekende dat deze in het gehele Keizerrijk, d.w.z. Frankrijk, Spanje, Portugal, Italië, België en Nederland de op één na belangrijkste was. De volgende in Nederland was de weg Parijs - Groningen, die het nummer 9 verkreeg. De oude postweg Amsterdam - Utrecht diende nu sterk verbeterd te worden.

De inlijving betekende dat op een zeer breed terrein zeer gedetailleerde inlichtingen werden gevraagd aan de in functie zijnde burgemeesters. De Maire van Baambrugge ontving in het eerste halfjaar van 1811 bijkans om de andere dag een verzoek om opgave van de meest uiteen lopende zaken. Vanzelfsprekend werd ook naar de toestand van de wegen geïnformeerd, en dat verslag geeft niet zo'n fraai beeld.

Bij de inlijving behoorde ook dat de Keizer daadwerkelijk deze gebiedsuitbreiding met een bezoek bevestigde. Ook daarover is veel gecorrespondeerd. Uiteindelijk werd deze grote dag voor Amsterdam bepaald op 2 oktober 1811 en zo zou de doortocht van de Hofstoet - de Keizerin vergezelde hem - door Baambrugge en Abcoude ook op die dag plaats vinden. De overnachting in de stad Utrecht, waar Napoleon 1 dag verbleef, zorgde er voor dat hij een nachtrust in Abcoude niet overwoog. De onder-prefect berichtte de Maire: *Het lijdt geen twijffel of Hunne Majesteiten zullen overal blijken hunner weldaden achter laten; alsmede dat de tegenwoordigheid onzer Verhevene Souvereinen alle de bronnen van voorspoed voor dit Departement zal openen. Men kan Hun dus niet genoeg uitdrukken de gevoelens van*



*liefde en erkentelijkheid welke ons allen moet bezielen. Men zal zich buiten twyffel beijveren om in het geheele Departement eene gebeurtenis te vieren die in de Jaarboeken der Hollandsche Geschiedenis zal uitblinken: maar het is inzonderheid aan die genen der Heeren Maires, welke overeenkomstig de aanwijzing van de route door Hunne Majesteiten te nemen, hoopen kunnen, dat zij hunne gemeente zullen doortrekken, dat het betaamt om de gevoelens van algemeene vreugde te doen uitblinken. Dat dus de genen die berekenen dit geluk te zullen kunnen genieten, zich aan de passage Hunner Majesteiten in costuum en aan het hoofd der adjuncten en van den Municipalen Raad gereed houden aan de limite der plaats ...enz. enz.*

De Maire van Baambrugge, aldus aangesproken, informeerde daarop hoe zijn costuum er dan wel uit mocht zien. Uit het antwoord van de onder-prefect weten wij nu dat het costuum der Maires, die niet door den Keizer zijn benoemd, is vastgesteld bij decreet van de 17e Floreal van het 8e jaar en bepaald op een

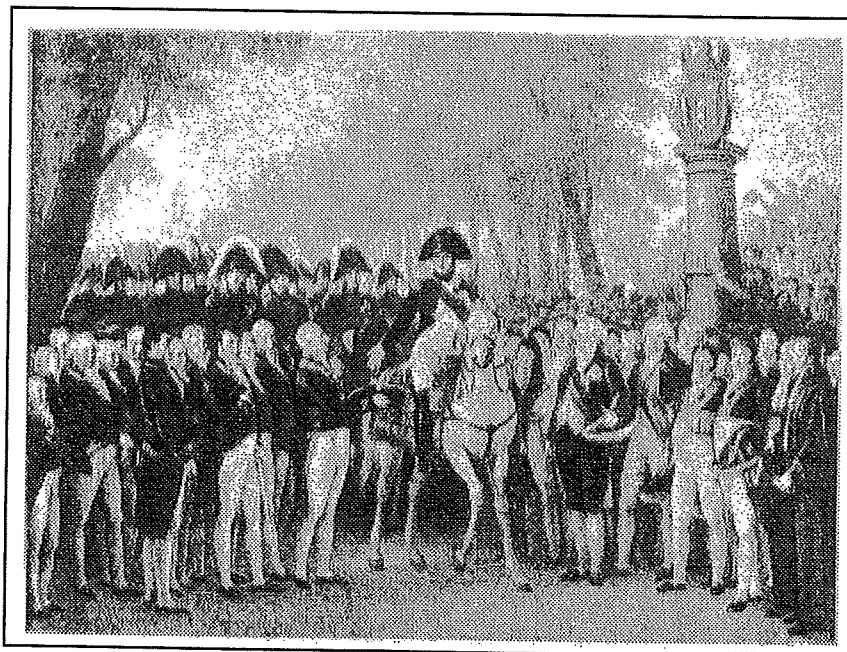
Donkerblauwen Rok en een Rooden Sjerp met Tricolore franjes. Dat der Adjuncten bestaat uit een Donkerblauwen Rok met een Rooden Sjerp met witte franjes. Beiden dragen daarbij een driekanten hoed. Voorts berichtte de onder-prefect kort vóór de grote dag, dat het door de vroedschap ingediende *Plan van Feesten* door hem werd goedgekeurd, met uitzondering nochtans dat gij noodzakelijk ook aan de brug te Baam-

*brugge eene Eerepoort zult moeten oprigten. Overigens zult gij wel alles willen bij brengen wat in U vermogen is, om de geheele bevolking in beweging te zetten; men moet de inwoners engageeren om hunne huizen met bloemwerken als anderzints te versieren en veel vlaggen te doen wapperen.*

Eilaas, toen Napoleon met zijn Hofstoet passeerde was, na uitvoerig beeraad in de municipaliteit, besloten, ter verdediging van Baambrugge, de brug op te halen!

Honni soit qui mal y pense (schande over wie daar kwaad in ziet!) Het schilderij van de aanbidding van de sleutels der stad Amsterdam brengt ons een geheel andere houding ten opzichte van de Keizer over: de serviele ingezetenen nederig het hoofddekseel in de hand en de Fransen hoog te paard (zie onderstaande afbeelding).

In 1811 waren voor de weg Amsterdam - Utrecht reeds enkele *Grand travaux* voorbereid en in 1812 werd in Abcoude en Baambrugge een tweetal grote bochten in de oude weg recht getrokken. Ook in Breukelen en Maarssen werd dit gedaan. In 1813 werd de gehele weg op de vereiste breedte gebracht, waarvoor diverse eigenaren een strookje grond



moesten afstaan en de buitenplaats *Lindenhoff* de koepel.

De weg werd bij die gelegenheid ook bestraat en heet sindsdien *Rijksstraatweg*. Daar waar de oude weg niet meer tot het tracé behoorde, zoals in Baambrugge, bleef de naam Zandpad vigeren.

Op de kadastrale kaart is te zien hoe bruut de Korte Coupure door de dan bestaande verkaveling breekt (pag 124). Vaak wordt gedacht dat hiervoor de buitenplaats *Zorgvrij*, die destijds naast het nu nog bestaande Overdorp lag, is afgebroken, doch dat was reeds in de jaren 1770 - 1780 gebeurd. Van de ontstane opening in de bebouwing langs het Zandpad is bij de aanleg van deze coupure echter wel gebruik gemaakt!

Aan het wegbeeld werd uiterste zorg besteed. Oud-wethouder Grevenstuk schrijft daarover in 1932: *De Grootte Coupure, 8 minuten gaans, grootendeels aan weerszijden met 3 rijen boomen beplant, was een lust voor de ooggen, totdat men begon de buitenste rijen te rooien, waarna de rest spoedig volgde.*

*De mooie Kleine Coupure bij Baambrugge heeft het langer uitgehouden. Vooral aan de kant van Abcoude gezien was het een prachtige laan, waar in vroeger jaaren de vermaarde - ook al verdwenen - harddraverijen werden gehouden. Op zekere tijd ging het gerucht dat de boomen geroooid zouden worden. Een deputatie van het Gemeente Bestuur is, volgens besluit van de Gemeenteraad, op audientie bij de Minister, De Marez Oyens, geweest, om voor het behoud van de boomen te pleiten. De boomen zijn nog veele jaaren blijven bestaan. Toen zij later geroooid waaren heeft men er kleine iepenboomen geplant, die niet tieren wilden. De weg is nu troosteloos kaal omdat de iepenziekte een handje mee geholpen heeft. Triest. Maar toen had de Korte Coupure ook nog geen verkeers-sluisjes en drempels.....*

Dick Slebos

Misschien heeft u zich, staande in de Dorpskerk voor het grafmonument van Theodorus de Leeuw (1681-1744) en zijn echtgenote Maria de Smeth (1667-1743) wel eens afgevraagd wat de wapentjes op dat monument nu eigenlijk precies betekenen. Welnu: het zijn de zgn. 'kwartieren' van Theodorus en Maria, dat wil zeggen de familiewapens van hun beider ouders en grootouders. In dit artikel willen wij nader ingaan op de afgebeelde wapens; echter niet zonder eerst kort iets te vertellen (al was het alleen maar om even de herinnering op te frissen!) over Theodorus en zijn rol in het Abcoude.

## De kwartieren van het echt paar De Leeuw-De Smet



### Theodorus de Leeuw.

Theodorus de Leeuw was van 1715 - toen hij van de Staten van Utrecht de Heerlijke Rechten kocht van wat toen Abcoude Statengerecht heette en na zijn aankoop Abcoude De Leeuwsgerecht genoemd zou gaan worden - tot aan zijn dood in 1744 Heer van Abcoude. Zijn Heerlijkheid betrof het wijde gebied rond Baambrugge, inclusief het toen nog bestaande maar in vervallen staat verkerende Slot Abcoude. Hij betaalde voor deze Rechten een bedrag van toen 20.400 Guldens (in koopkracht mogelijk vergelijkbaar met zo'n 10 miljoen Euro thans) en mocht zich voortaan Heer van Abcoude noemen. Bovendien leverde deze aankoop hem allerlei inkomsten op, zoals marktrechten, visrechten, het recht tot kerkelijke benoemingen, gedeeltes van toegekende boetes e.d., en immateriële opbrengsten zoals de status van Heer te zijn van een Heerlijkheid.

Later, in 1726, wordt Theodorus ook Deken van het kapittel van St. Pieter en daarmee tevens Heer van Abcoude St. Pietersgerecht (Abcoude Proosdij), waarmee "beide Abcoudes" onder één Heer komen.

### Achtergronden van Theodorus de Leeuw.

Theodorus de Leeuw was afkomstig uit de stad Utrecht, waar zijn familie al van oudsher belangrijke functies vervulde. In 1710, hij woonde toen in Amsterdam aan de Oudezijdsachterburgwal (toentertijd een heel chique buurt!) trouwde hij in de Waalse kerk te Amsterdam met Maria de Smeth, dochter van Raymond de Smeth, koopman en bankier te Amsterdam.

De De Smeth's waren een van oorsprong Brusselse familie, ongetwijfeld om geloofsredenen rond 1585 (val van Antwerpen 27-8-1585!) uitgeweken naar Keulen, om rond 1650 naar Amsterdam te verkassen. Theodorus en Maria verschillen qua leeftijd 14 jaar, in die zin dat Maria veertien jaar ouder is dan Theodorus. Zelf lijken ze dat leeftijdsverschil ook wat erg groot te hebben gevonden, want bij zijn huwelijk noemt Theodorus zich drie jaar ouder dan hij werkelijk is, terwijl Maria drie jaren van haar werkelijke leeftijd afdoet. Hun leeftijdsverschil brengen zij zo, op papier, terug van 14 jaar naar 8 jaar....