

Biltse sluiswachters in de twintigste eeuw

Ongeveer 150 jaar lang kende De Bilt een inwoner die het beroep van sluiswachter uitoefende. De door hem bediende sluis lag in de Biltse en Zeister grift aan de zuidzijde van de Utrechtseweg tegenover de Kerklaan. De vaart werd gebruikt voor het vervoer van zand, landbouwproducten en stadsafval tussen Utrecht, De Bilt en Zeist. Vanaf de jaren twintig van de vorige eeuw ondervond het transport over water steeds meer concurrentie van het vrachtverkeer over de weg. Daardoor leverde de pacht van de sluisgelden het waterschap gaandeweg minder op, terwijl de sluiswachters, net als hun voorgangers in de negentiende eeuw, nevenactiviteiten moesten ontplooien om rond te kunnen komen. Maar ook voor de vrachtauto's de pramen, schuiten en andere vaartuigen van de weg drukten, hadden de sluiswachters al moeite het hoofd boven water te houden en zagen ze de toekomst somber in.

Tijdvak Van Grevengoed

Rond de eeuwwisseling zat Hendrik van Grevengoed op de post van sluiswachter. Hij pachtte de sluis sinds 1896 en zou een van de langstzittende sluiswachters worden in de

geschiedenis van de Biltse sluis. Dit ondanks het feit dat er voortdurend betalingsachterstanden waren, de borgstelling niet goed geregeld bleek en hij talrijke verzoeken indiende tot vermindering van de pacht.



Fig. 1 Zandvaarders beladen hun praam bij een zandafgraving langs de Biltse grift. Datering ca. 1925. Bron: Collectie Het Utrechts Archief, cat.nr. 42134.

Het tij zat dan ook niet mee. In die tijd raakten de zandvelden boven de sluis namelijk uitgeput, terwijl nieuwe zandvelden beneden de sluis in exploitatie werden genomen. De schippers van zandschuiten (figuur 1), die de belangrijkste gebruikersgroep van de sluis vormden, lieten zich daardoor steeds minder vaak zien. Van Grevengoed voelde de teruggang in het aantal te schutten schepen direct in zijn portemonnee.

Bierhuis, wachthuisje en onderhoud sluis

In de loop der jaren slaagde hij er verscheidene keren in de pachtsom verder naar beneden te praten. Het waterschap wilde hem niet kwijt. Toch waren er bedenkingen. Zo vond watergraaf J.E.W. Twiss in 1909 de 450 gulden die hij voor een periode van zes jaar jaarlijks nog maar zou gaan betalen, aan de lage kant, 'temeer daar Van Grevengoed er nog een bierhuis bij heeft, wat hem ook nog enkele verdiensten oplevert', maar hij ging niet dwarsliggen.



Fig. 2 De Biltse grift en de Biltse sluis. Rechts het landhuis Sluishoef, links de Utrechtseweg met aan weerszijden bomen. Datering 1903. Bron: Collectie Historische Kring D'Oude School.

In 1908 vroeg Van Grevengoed of er een wachthuisje geplaatst kon worden bij de sluis, om hem te beschermen tegen regen, wind en kou. De bomen aan de zuidzijde van de Utrechtseweg (figuur 2), die hem vroeger als beschutting dienden, waren inmiddels gekapt en hadden plaats gemaakt voor telegraafpalen, zodat er een nieuwe voorziening

nodig was. De Biltse timmerman Van Santen mocht van het waterschap het huisje met een oppervlak van een vierkante meter neerzetten voor een bedrag van 130 gulden (figuur 3).

In 1909 bleken de deuren van de sluis tijdens een schouw in zeer bouwvallige toestand te verkeren. Besloten werd ze te vernieuwen. De aannemer had daarvoor meer tijd nodig dan aanvankelijk gedacht, waardoor Van Grevengoed verder moest inleveren op zijn toch al karig inkomen. Het bestuur keerde hem ter compensatie een bedrag uit van 20 gulden.



Fig. 3 De Biltse grift en de Biltse sluis. De bomen aan de zuidzijde van de Utrechtseweg hebben plaatsgemaakt voor telegraafpalen. De sluiswachter heeft de beschikking gekregen over een wachthuisje. Datering: 1927. Bron: Collectie Historische Kring D'Oude School.

Eerste wereldoorlog

De jaren van de Eerste Wereldoorlog bleken een moeilijke tijd. 'Wegens de tijdsomstandigheden ondervond de sluiswachter veel schade', zo oordeelde ook het bestuur van het waterschap in 1914. Op de eerstvolgende betaling mocht 40 gulden in mindering worden gebracht.

Gezien de onzekere situatie besloot het waterschap de sluisgelden voortaan voor een

periode van slechts een jaar te verpachten. Als de oorlog voorbij zou zijn en de economie weer opkrabbelde, kon daar sneller op ingespeeld worden. Dat gebeurde dan ook. In 1920 was Van Grevengoed 500 gulden kwijt en in 1922 werd de sluis voor 650 gulden verpacht. Daar kwam nog eens 250 gulden bij voor de huur van de sluiswachterswoning. De pacht van de sluisgelden en de huur van de woning zouden voortaan namelijk via afzonderlijke contracten geregeld worden. Er diende zich een nieuwe sluiswachter aan: T. Joh. (Hannes) Cardol, een ruige bonk van een man, die in menige beleving altijd op trijklompen [klompen met een leren bandje] liep.²

TARIEF VAN SLUISGELDEN

te heffen aan de **KOPPELSLUIS te Zeist**
en de **BILTSCHESLUIS te De Bilt**,
vastgesteld ingevolge concessie van H. M. de Koningin
van 19 Januari 1931, No. 26.

Voor ieder geladen vaartuig, dat bij dag de sluis passeert **VIJF EN TWINTIG CENT (f 0.25)**

Voor een half uur na zonsondergang tot een half uur voor zonsopgang passerende **VIJF EN DERTIG CENT (f 0.35)**

Voor ieder vaartuig, dat de sluis geladen gepasseerd is, wordt bij het ledig wederkeren niets betaald en evenmin bij het ledig passeeren der sluis door vaartuigen, die vrachten halen.

Twecmaal de sluis ledig passerende wordt eens het sluisgeld betaald.

Als ledig worden aangemerkt alle vaartuigen, inhoudende ledige manden, vaten, zakken of andere voorwerpen voor het vervoeren van veldvruchten bestemd.

Voor een houtvlot uit een boomlengte bestaande **VIJF EN TWINTIG CENT (f 0.25)**

Voor een houtvlot uit meer dan een boomlengte bestaande, voor iedere boomlengte **VIJF EN TWINTIG Cent (f 0.25)**

Het Bestuur van het Waterschap De Biltse en Zeister Grift:
J. W. STEENGRACHT VAN OOSCAPELLE, Voorzitter,
B. VAN DER MERSCH, Secretaris.



DRUKKERIJ VAN LONKHUYZEN — ZEIST

Fig. 4 *Tarief van de sluisgelden aan de Biltse sluis. Bron: RHC Rijstreek en Lopikerwaard, toeg. H002, inv.nr. 38.*

Tijdvak Cardol

Ook Cardol moest bijverdienen om het hoofd boven water te houden. Vooral in de beginperiode waren de bedragen die hij als pachtsom moest betalen aan de hoge kant. Van 1925 tot en met 1930 ging het om 812,50 gulden per jaar. Dat bedrag gaf overigens geen indicatie voor de werkelijke drukte bij de sluis. Belangrijker was dat het waterschap begin jaren twintig speelde met de gedachte de sluisgelden te verhogen van 10 cent per doorvaart naar het niveau dat is vermeld in figuur 4. In 1925 verkreeg het daarvoor toestemming bij Koninklijk Besluit, al is het niet ondenkbaar dat het waterschap de nieuwe tarieven al eerder zonder koninklijke goedkeuring had gehanteerd. Nadrukkelijk werd vermeld dat het geld bedoeld was voor het onderhoud van de eerder dat jaar geheel vernieuwde sluis. Om ondanks de hoge kosten rond te kunnen komen, verhuurde Cardol in 1923 een deel van de sluiswachterswoning, het zogeheten bierhuis, aan zijn broer voor 2 gulden in de week. In 1932 werd de sluiswachterswoning afgebroken om plaats te maken voor een verbreding van de Utrechtseweg.

Het waterschap kreeg ter compensatie het perceel Kerklaan 1 aangeboden, waar een sluiswachterswoning werd neergezet. Cardol gebruikte de daarnaast aanwezige extra ruimten voor het starten van een garagebedrijf (figuur 5), eerst 'Kerklaan Garage Bijlard en Cardol', later 'Cardol en Van Moerkerken, motorhandel en reparatie-inrichting'. Zelf had hij een motorfiets (rode Indian) met treeplanken waarop hij met zijn klompen aan rondreed.

De werkzaamheden als sluiswachter kwamen steeds meer op het tweede plan. Hij hoefde ook steeds minder voor de pacht te betalen; vanaf 1934 was dat nog slechts 100 gulden per jaar. In 1936 moest Cardol de pacht en huishuur overigens per week betalen. Het bestuur had namelijk vernomen dat hij zich aan een strafbare handeling schuldig zou hebben gemaakt en dat hem daarbij een gevangenisstraf zou zijn opgelegd; het wilde zo nodig snel van hem af kunnen als er zich opnieuw problemen zouden voordoen.



*Fig. 5 Hannes Cardol (rechts) bij de sluiswachterswoning annex garage, Kerklaan 1, De Bilt.
Foto: Hans Meerdink.*

Tweede Wereldoorlog

Eind jaren dertig van de twintigste eeuw nam de oorlogsdreiging toe. De minister van Waterstaat wilde in 1939 weten of bombardementen op waterstaatswerken tot rampen zouden kunnen leiden. Eventuele vernieling van de Biltse sluis vormde volgens het bestuur van het waterschap echter geen probleem. Hooguit zou men in Utrecht wat wateroverlast kunnen krijgen. Voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie zou het vermoedelijk zelfs gunstig zijn. De weilanden aan de oostkant van de stad zouden sneller onder water gezet kunnen worden. Overigens bleven bombardementen op de Biltse sluis uit. Cardol kon zijn werk nog twee oorlogsjaren voortzetten.

In de loop van 1941 kwamen er echter talrijke klachten. Cardol was als sluiswachter weinig actief en hield zich niet aan de geldende instructies. Bij de sluis was het een vrijgevochten bende, waarbij de schippers zelf de sluis bedienden, veelal zonder te betalen. Het waterschap zegde Cardol dan ook de wacht aan; zijn aanstelling als sluiswachter werd niet verlengd.

In 1942 werd J.J. Spies zijn opvolger. Hij kon zijn baan als stoker in een wasserij niet per direct opzeggen, maar was per 1 mei volledig beschikbaar. Cardol moest de sluiswachterswoning, die volledig uitgewoond was en waaraan het waterschap veel achterstallig onderhoud moest verrichten, verlaten. Hij verhuisde met zijn motorhandel en reparatie-inrichting naar Kloosterlaan 6, het pand dat hij van Spies had gekocht.

Laatstgenoemde kreeg als sluiswachter te maken met een aanvulling op de voorrangregels die sinds 1668 ongewijzigd van toepassing waren geweest. Moest tot dan toe iedereen op zijn beurt wachten, eind 1942 verordonneerde de Wasserstrassenbevollmächtigter van de Duitse Weermacht dat de Duitse Schlepptankleichter CEM 4, CEM5, Alsatia en Cornelis in 1943 op elk moment van de dag met absolute voorrang afgehandeld moesten worden.

Na de oorlog

De sluis liep aan het eind van de oorlog aanzienlijke oorlogsschade op. De Duitsers hadden een bom in de sluis geplaatst en deze tot ontploffing gebracht. Daarom moesten in 1946 eerst de sluisdeuren vernieuwd worden. De schade was groter dan aanvankelijk werd gedacht, zodat in 1952 opnieuw onderhoudswerkzaamheden moesten worden uitgevoerd.

Eind jaren veertig verhuurde Spies de garage naast de sluiswachterswoning voor een hoger bedrag dan de totale huur die hij zelf moest betalen. Dat vond het waterschap een wat vreemde situatie; voortaan werd de garage afzonderlijk verhuurd.

Eind 1950 aanvaardde Spies een betrekking als huisbewaarder van 'Terre Neuve' (later onder andere Sperwernest genoemd), op de hoek van de Dorpsstraat en de Bilthovenseweg, waar het Bedrijfschap voor Eieren en Pluimvee was gevestigd. Zijn opvolger werd J.H. van Roosebeek, die al huurder was van de garage bij de sluiswachterswoning en net

Tabel: Pachters van de sluisgelden van de Biltse sluis

1656	Jan Claeszn Schot (opziener)
1670	Jan Claeszn Schot (sluiswachter)
1691?	Hendrik Schot en Barent van Bekum
1712	??
17 ??	Johannes Wiggerts
1727	Johan Schot
1733	Geertruyd van 's Heerencarspel (wed. Johan Schot)
1739	Josina van Deventer en compagnie
1740	Hermannus Kock?
1752	Hermannus Kock
1753	Cornelis Verwey
1775	Cornelis Casius
1781	Lodewijk van Putten
1788	Cornelis van Beek
1800	Johannes Leeners
1806	Dirk Karels
1813	Willem Lebbink
1819	Willem Pastoor
1831	Gerrit Aalten
1843	Cornelis Staal
1855	Jacobus Klaarmond (pachter) en Philippus Johannes Steenhuisen (sluiswachter)
1861	Philippus Johannes Steenhuisen
1867	Weduwe Philippus Johannes Steenhuisen (pach- ster) en L. Martens (haar broer, sluiswachter)
1867	P. de Graaf (tijdelijk sluiswachter in dienst van het waterschap)
1868	Jacobus Spelt
1871	Jacobus Spelt (pachter) en Gerrit Willem van Driel (sluiswachter)
1875	Gerrit Willem van Driel
1880	Willem Jan van Doodewerth
1884	Elbert Bloemheuvel
1896	Hendrik van Grevengoed
1922	T. Joh. (Hannes) Cardol
1942	J.J. Spies
1951	J.H. van Roosebeek
ca. 1958	S.H. Pommer

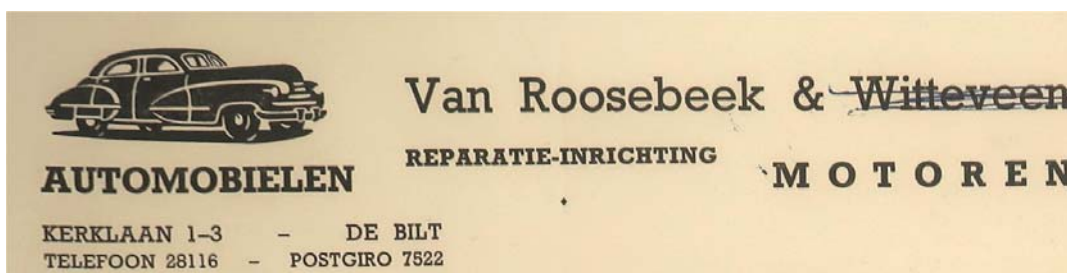


Fig. 6 Kop van het briefpapier van de reparatie-inrichting voor automobielen en motoren Van Roosebeek & Witteveen. Het bedrijf werd in 1952 ontbonden, waarna Van Roosebeek Witteveen doorhaalde.

als Cardol met een compagnon een garage runde voor auto's en motoren (figuur 6). De pacht van de sluisgelden en de sluiswachterswoning stond op naam van Roosebeek privé, de garage werd gehuurd door het bedrijf. De pacht leverde Van Roosebeek niets op of liep uit op verlies. Zo moest hij in 1952, het jaar waarin de firma Roosebeek en Witteveen werd ontbonden, 104 gulden aan pacht betalen, terwijl hij slechts 11,50 gulden aan sluisgeld kon innen. De pachtsom in het jaar daarna werd vastgesteld op 25 gulden, terwijl van Roosebeek vanaf 1956 nog slechts het symbolische bedrag van een gulden aan pacht verschuldigd was.

Eind jaren vijftig trad S.W. Pommer aan als de laatste Biltse sluiswachter. Hij zal niet veel vaartuigen geschut hebben, want vrij snel na zijn indiensttreding werd de Biltse en Zeister grift afgevoerd van de lijst met vaarwateren en werd de Biltse sluis vervangen door een klepstuw. Pommer regelde op aanwijzing van het waterschap nog de waterstand in de grift met deze klepstuw. Verder haalde hij indien nodig drijvend vuil voor de klepstuw weg. Deze werkzaamheden bleef hij ook nog 'om niet' uitvoeren nadat hij in 1971 de sluiswachterswoning van het waterschap had mogen kopen. De overdracht van de woning bezegelde het definitieve einde van het Biltse 'sluiswachterstijdperk', zodat de (bijna) complete lijst van pachters van de Biltse sluis (zie Tabel) kon worden opgemaakt.

Bronnen:

¹ RHC Rijnstreek en Lopikerwaard toegang H002.

² Website *de Vierklank*.

Auteur:

Kees Floor (1947) verzorgt weercursussen en weerlezingen. Hij schreef talrijke artikelen voor dagbladen en tijdschriften, waaronder de Volkskrant, Utrechts Nieuwsblad en De Biltse Grift. Hij werkte bij het KNMI en bij de lerarenopleidingen van Universiteit Utrecht en Hogeschool Utrecht.
www.keesfloor.nl.