

Van koetshuizen tot garages

Industrieel erfgoed in de Ridderschapstraat en Molenstraat te Utrecht





Utrechtse Stichting voor het Industrieel Erfgoed (USINE)

Tekst: Bert Poortman, Ridderschapkwartier

Vormgeving: Studio Guichard

Dit boekje is uitgegeven ter gelegenheid van Open Monumentendag 2014, met als thema Op Reis. Op Reis gaat over middelen van vervoer en de gebouwde monumenten die daarbij horen, zoals koetshuizen en garages. Uit dit boekje mag worden gekopieerd, geciteerd en overgenomen, graag met bronvermelding.

Voor meer informatie over USINE, zie www.usine-utrecht.nl.

Foto op de omslag en volgende pagina: Garage U.T.A.M. in de Ridderschapstraat (2014).

Op het achterblad een foto van Ridderschapstraat 1-3 uit 1964 - autoverhuurder Willem Ton en Zn in 1964 met Volkswagenbusje en BP-benzinepomp (HUA126159).

De Utrechtse Stichting voor het Industrieel Erfgoed (USINE) is in 1995 opgericht om provinciebreed over het industrieel erfgoed 'te waken'. De activiteiten van de stichting worden door het bestuur uitgevoerd. Het bestuur bestaat geheel uit vrijwilligers. USINE heeft kennis van het industrieel erfgoed in de stad en provincie Utrecht. USINE ondersteunt initiatieven om het te behouden of een andere functie te geven. USINE doet aan kennis- en draagvlakvergroting voor industrieel erfgoed. Middelen daartoe zijn publicaties, zoals het boekje 'Van koetshuizen tot garages'.

Van koetshuizen tot garages

Industrieel erfgoed in de Ridderschapstraat en Molenstraat te Utrecht



Inhoudsopgave



Inleiding

3



Koetshuizen en garages

5



De historie van vijf panden in de Ridderschapstraat en Molenstraat

7

Van woonhuis met koetshuis tot Garage Immink: Ridderschapstraat 1-3

8

Van koetshuis tot kinderdagverblijf: Ridderschapstraat 4

15

Van koetshuis tot werkplaats: Ridderschapstraat 6

19

Van koetshuis tot Garage U.T.A.M.: Ridderschapstraat 8

23

Van koetshuis tot woningen: Molenstraat 8

31

Bronnen

35

Literatuur

35

1

Inleiding

In de 19^e eeuw veranderde het vervoer drastisch. Naast de trekschuit, het paard en de koets kwamen de trein en de tram in het verkeer. De overgang naar de 20^e eeuw bracht een nog grotere verandering: de fiets en het gemotoriseerde verkeer verschenen in het straatbeeld. In 1896 werden de eerste 2 auto's in Nederland op de weg gebracht. Tien jaar later waren dat er ongeveer 2.000, de opmars ging langzaam. Dat was niet bijzonder: automobielen waren duur en ze stonken, hadden na elke rit een onderhoudsbeurt nodig en wekten de woede op van andere weggebruikers. In de bebouwde kom mocht slechts 15 km/uur gereden worden. De wegen waren bovendien ongeschikt voor een comfortabele autorit, er waren geen benzinstations en pech onderweg was te verwachten. Een chauffeur vertelde in 1910 dat hij op een 5 uur durende rit naar en van Amsterdam slechts 5 lekke banden had gehad! Bij het kopen van een automobiel was je wel verplicht om een chauffeur/mecaniciens in dienst te nemen. Bovendien was er een geschikt alternatief: de tram en comfortabele trein. Honderd jaar geleden was de auto een product voor rijke avonturiers, dat niemand zag als een geschikt vervoermiddel voor alle lagen van de bevolking. 🖱️

3

Auto met pech en
lachende paarden
afbeelding
Collectie Louwman



De introductie van een luchtband waarvan de slijtvastheid sterk was vergroot (Goodyear, 1910) ruimde één van de grootste obstakels voor de verdere uitbreiding van het autogebruik uit de weg; in 1939 reden er circa 100.000 exemplaren.


Een opvallend aantal rijtuig- en wagenmakers in Utrecht was aan de Biltstraat te Utrecht gevestigd. Zij bouwden niet alleen rijtuigen, maar zorgden ook voor het onderhoud en reparatie ervan. Omdat Utrecht het centrum van de provincie was en de zetel van diverse instellingen, zullen zij ook geprofiteerd hebben van bezoekers die met hun rijtuig Utrecht aandeden. Het maken van rijtuigen nam na 1905 sterk af. De gegoede burgers met eigen rijtuigen stapten over op de automobiel. Rijtuigen kwamen in groten getale tweedehands beschikbaar. Wagenmakers daar-entegen hadden nog lange tijd een broodwinning. Vooral het landbouwgerelateerde vrachtvervoer, de bezorgwagens en de transportkarren bleven nog decennia in het verkeersbeeld voorkomen.

De productie van automobielen vond ook in Nederland en de provincie Utrecht plaats. De bekendste autoproducenten waren Spyker, Simplex en Eysink. Simplex was op Biltstraat 23 als fietsenproducent begonnen en produceerde na 1918 in Amsterdam auto's. Eysink uit Amersfoort fabriceerde ook fietsen, hield zich enige tijd met de productie van auto's bezig en maakte uiteindelijk vooral naam als producent van motorfietsen. Een kleine autoproducent of assembleur was Immink uit de Ridderschapstraat. Ook deze fabrikant heeft slechts enige jaren koetsachtige automobielen gemaakt op een geïmporteerd onderstel met motor.

4

De auto was voor de luxe markt. De uit Amerika geïmporteerde T-Ford bevorderde de verspreiding van de auto. Deze combineerde vanaf 1912 een bescheiden prijs met technische betrouwbaarheid. Door een lichte maar sterke constructie met een relatief groot motorvermogen was deze auto in staat om de slechte kwaliteit van wegen te trotseren. De T-Ford was tevens leverbaar als bestelauto of kleine vrachtauto. Wie technisch onderlegd was, kon zelf het laadvermogen opvoeren. Remmend op de groei van de automobilititeit was overigens de veiligheid. Het aantal (dodelijke) ongelukken steeg snel. Oorzaak daarvan was niet alleen de onduidelijkheid over het links of rechts rijden. Pas in 1928 werd het rijbewijs verplicht en werd eveneens rijden op de rechterweghelft gewoon.

Het autoverkeer was inmiddels zodanig toegenomen dat dit in het verkeer het met paard bespannen voertuig overvleugelde. In de jaren '30 bleef het autogebruik ongeveer gelijk, maar het vrachtvervoer en het vervoer per autobus stegen sterk. Pas in de jaren '50 nam het aantal auto's in Nederland sterk toe. In 1950 waren er zo'n 140.000 auto's in Nederland, in 1960 al meer dan 500.000. Tien jaar later was dit aantal al toegenomen tot 2.500.000! Nu zijn er al bijna 8 miljoen personenauto's in Nederland.

Bij rijtuigen horen koetshuizen, bij automobielen garages. Dit boekje begint in de tijd van de overgang van koetshuizen tot garages. De oudste garages in Utrecht zijn in het centrum van de stad te vinden, twee daarvan staan in de Ridderschapstraat. 

2

Koetshuizen en garages

Welgestelden hadden tot circa 1905-1910 hun eigen rijtuigen met paarden en personeel: koetsiers, stalknechten en palfreniers. Anderen huurden voor een rit een rijtuig met koetsier. Het reizen per rijtuig was lange tijd niet alleen voor langere ritten, ook de erg korte ritjes werden ermee overbrugd: de straten waren voor de dames vies en modderig. Voor de gewone man was er de diligence, later paardentram. Koetshuizen waren dus te vinden bij de huizen van welgestelden en in de nabijheid van vervoersknooppunten, de plaatsen waar de rijtuigen voor de verbindingen in de stad of naar andere plaatsen startten.

Zowel de fiets als het automobiel verdrongen geleidelijk het rijtuig uit het straatbeeld. Met de komst van de tram en de trein veranderden de knooppunten voor openbaar vervoer. Koetshuizen ten behoeve van het openbaar vervoer zijn weinig bewaard gebleven, zoals inmiddels de oudere busremises ook al gesloopt zijn. Dat geldt niet voor alle koetshuizen voor de welgestelden. Veel koetshuizen ondergingen hun lot met de ombouw naar een andere bestemming of toch sloop. In de Ridderschapstraat zijn twee exemplaren omgebouwd naar een nieuwe bestemming. Twee andere koetshuizen werden gesloopt om plaats te maken voor garages.



De bouw van speciale garages in Utrecht voor de gemotoriseerde vervoermiddelen kwam rond 1900 op gang. Tot de bewaard gebleven eerste garages behoren:

- Biltstraat 74 / Goedestraat 2 en 4: in 1908 opende K. Landeweer een eerste garage. Op de binnenplaats stond een houten keet met daarin een explosievrije opslagtank voor 1000 liter benzine. De voormalige Simplex-garage is in 1916 gebouwd met een uitbreiding in 1927 - huur- en taxi- onderneming en garagebedrijf van K. Landeweer - ook de 'Garage Internationale Automobiel Centrale' o.a. vanaf 1913 importeur en dealer van Cadillac. Het voormalige garagepand met showroom en werkplaats met bovenwoningen is nu o.a. een supermarkt.
- Geertekerkhof 12: werkplaats voor fabrikant van rijwielen en motoren F.F. Schwager - *oudste firma ter stede* -. In 1907 wordt hij aangeduid als 'fabrikant van motoren en rijwielen'. Door hem gebouwd pand met bovenwoning uit 1901.
- Geertekerkhof 17-18: de voormalige stallingsgarage 'Geert-Garage' sinds 1910 (*ook voor onderhoud*) later firma F.F. Schwager, agent voor Citroën. In 1927 is het voorpand volledig herbouwd. Het achterterrein had een uitgang in de toenmalige Wolfaartsteeg.
- Lepelenburg / hoek Ridderhofstad: een privé-stallingsgarage uit 1905 behorend bij het pand Herenstraat 43. 📍



De locatie van de
Ridderschapstraat en
de Molenstraat: Utrecht
Noordelijke binnenstad



- Maliebaan 71: de voormalige 'Eerste Utrechtsche Wielrijschool' Goettsch uit 1897, tevens fietsfabriek en herstellwerkplaats en vervolgens al vanaf 1899 automobielen. Circa 1930 werd dit pand de Renaultgarage v/h N.V. Grund & Co.. De garage is in 1970 verdwenen en het pand is helaas onherkenbaar verbouwd.
- Nachtegaalstraat 53-55: op deze locatie stond al sinds 1915 het voormalige garagebedrijf Nefkens (merk Peugeot) met in de jaren '20 een benzinepomp aan de straat. Nu zijn in het als showroom vernieuwde voorpand winkels gevestigd, gebruikmakend van de diepe voormalige garageruimte.
- **Ridderschapstraat 1-3**: de vestiging in 1904 van Favoriet-fietsfabriek en Utrechts oudste voormalige autoassemblagebedrijf Immink. In 1911 werd de voorzijde herbouwd als metaalklopperij, inrichting voor verchromen en vernikkelen met bovenwoning en magazijn. Verhuur van auto's waaronder Volkswagenbusjes tot in de jaren '60. In gebruik als garage tot 2008.
- **Ridderschapstraat 8**: de voormalige Garage U.T.A.M. uit 1917, stalling en verhuurinrichting voor taxi's en automobielen, later Morris-garage en dealer van Peugeot. Nu in gebruik als stallingsgarage.

De behouden gebleven garages in de Ridderschapstraat behoren tot de oudste van de stad. 


3

De historie van vijf panden in de Ridderschapstraat en Molenstraat



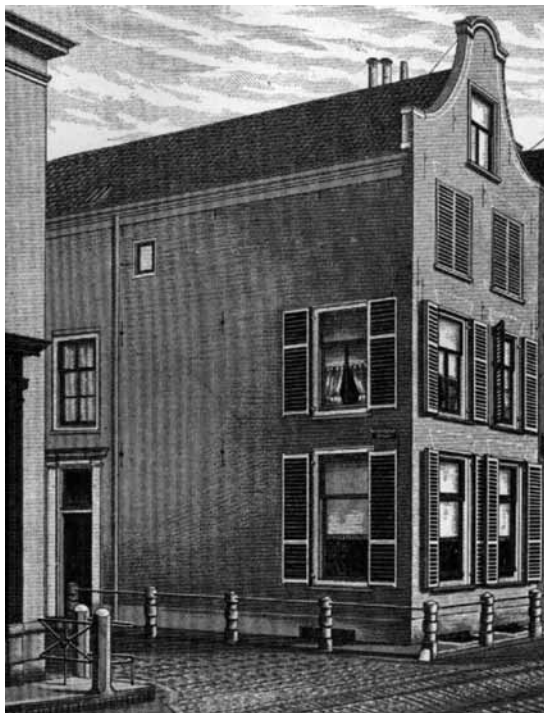
Een Studebaker-Rockne model 1932 voor 6 personen werd verhuurd in de Ridderschapstraat

De Ridderschapstraat is in 1663-1664 aangelegd op het terrein van het voormalige Wittevrouwenklooster. De Molenstraat werd in die tijd nog Seebeekstraat genoemd, met daaraan kleine woningen van het Wittevrouwenklooster. Een molen stond van circa 1560 tot 1750 op de wal, nu het Wolfenplein. Door de aanleg van de Ridderschapstraat kregen enkele eigenaren aan de Plompetorengracht een achteruitgang naar de nieuwe Ridderschapstraat. Drie koetshuizen werden gebouwd aan de linkerkant (komend vanaf de Wittevrouwenstraat). De rest van de straat werd aan de linker- en rechterkant bebouwd met woningen. Aan de rechterkant bleef aanvankelijk het kerkhof van het Wittevrouwenklooster liggen. Ook het aan de rechterkant staande abdijpand van het klooster met stallen bleef staan. Het voormalig kerkhof werd in 1709 bebouwd met 7 huizen met klokgevels aan de Wittevrouwenstraat. De hoekwoning kreeg een koetshuis met stallen in de Ridderschapstraat. De straat onderging in 1820-1829 een grote verandering: voor de bouw van de Willemskazerne tussen de Wittevrouwenkade en de Ridderschapstraat werden vele panden gesloopt. De laatste resten van het voormalige klooster verdwenen. Nadat de Willemskazerne in 1877 door brand was verwoest, werd in 1882-1883 die zijde van de straat herbouwd met boven- en benedenwoningen. De andere zijde van de straat bleef tot die tijd vrijwel onveranderd. Aan de linkerkant van de straat bleven de koetshuizen staan waarover dit boekje gaat. Dat veranderde pas na 1900.

In de Ridderschapstraat zijn de oudste garages van de stad bewaard gebleven. Eén van die garages was zelfs een assemblagefabriek voor automobielen. Waarom de Ridderschapstraat populair werd voor de eerste garages? Naar de redenen is het gissen. De straat lag dicht bij een hoofdtoegangsweg tot de stad, de Biltstraat. Ook deden zich, door de aanwezigheid van koetshuizen, goede mogelijkheden voor om een garagebedrijf te starten. 

Van woonhuis met koetshuis tot Garage Immink: Ridderschapstraat 1-3

Op de plek van Ridderschapstraat 1-3 stond sinds 1709 een woonpand met stal en koetshuis. De familie Van Winsheijm bleef, tot na het overlijden van oud-luitenant Van Winsheijm in 1884, in het huis op de hoek met de Wittevrouwenstraat wonen, althans zijn vrouw en inwonende dienstbodes. Een deel van het koetshuis was in 1826 al gesloopt voor de bouw van kazerne Willemskazerne. Weduwe van Winsheijm-Van Overveld verkocht het huis in 1885 aan Levensverzekeringsmaatschappij 'De Utrecht'. De interesse van 'De Utrecht' kon geen toeval zijn. De maatschappij had indertijd vier directeuren. Directeur J.P. Bol woonde als buurman op Wittevrouwenstraat 30, twee huizen verderop. De familie van directeur Ingenegeren begon in 1843 op Ridderschapstraat 12 met een verzekeringsmaatschappij die later als grondlegger opging in 'De Utrecht'. De koopprijs van het pand werd voldaan in de vorm van een lijfrente. Ridderschapstraat 1 en 3 zouden negentig jaar eigendom blijven van de levensverzekeraar en haar rechtsopvolgers. 'De Utrecht' was best trots op haar nieuw verworven bezit: een afbeelding van het pand werd gedrukt op een jaarkalender van de maatschappij. 🖱️




Ridderschapstraat 1,
drukwerk 1890 van
Levensverzekering-
maatschappij
Utrecht (HUA74205)

Ridderschapstraat 1 hoek
Wittevrouwenstraat:
garage Immink in 1910
(HUA41454)



Het grote pand was gesplitst in een te verhuren kantoor beneden, en twee bovenwoningen. In 1895 kocht 'De Utrecht' Ridderschapstraat 3 erbij. Het was een deel van het oude koetshuis, maar sinds 1869 een tapperij met bovenwoning. De laatste jaren stond het bekend onder de naam het Münchener Bierhuis.

In Nederland trad op 1 januari 1906 de eerste Motor- en rijwielwet in werking, met de eerste regels voor gemotoriseerde voertuigen. De auto kon daarmee een algemeen geaccepteerd onderdeel van de maatschappij worden. Twee jaar daarvoor verhuisde de firma Anton G. Immink haar bedrijf naar dit pand. Immink zat tot die tijd met zijn Favoriet Rijwielen Magazijn aan de overkant van de Wittevrouwenstraat, op nummer 5. Immink was een entrepreneur, hij was al in de nieuwe markt voor automobielen gestapt en assembleerde ze zelf. Speciaal voor Immink werd het huis aan de voorzijde verbouwd: de gevel met twee ramen kreeg grote garagedeuren. Daarmee stopten de verbouwingen niet. Ridderschapstraat 3 werd in 1907 gesloopt en vervangen door het huidige pand. Beneden werd een smederij gevestigd en boven bevonden zich werkplaatsen voor het verchromen en vernikkelen van onderdelen. In 1911 nam Immink een door hem geassembleerde ziekenwagen in gebruik. Deze wagen exploiteerde Immink zelf en werd gestald in het oude koetshuis op nummer 4.

Ridderschapstraat 1 was een pand met een klokgevel, uit een rijtje van 7 gelijke panden uit 1709 op de Wittevrouwenstraat. Ruim 200 jaar later werd het hoekpand gesloopt. In 1911 is Ridderschapstraat 1 vervangen door het 




Showroom en garage van de N.V. Utrechtsche Autogarage, voorheen Anton G. Immink in 1912; foto uit tijdschrift 'De Auto'

huidige pand. Slechts de achterste kelder met tongewelf is gebleven. De verdiepingen van het nieuwe pand werden in beton uitgevoerd. In de nieuwe kelder voor kwam de smederij. Garage Immink verplaatste het bedrijf tijdelijk naar Ridderschapstraat 2, 3 en 4.

Opdrachtgever was 'De Utrecht', al werd het speciaal gebouwd als garagepand voor Immink. Het nieuwe pand liet duidelijk zijn bestemming zien met boven in de gevel een raam in de vorm van een autowiel met spaken. Ook op het dak stonden ornamenten ontleend aan de moderne automobiel.

Ter gelegenheid van de opening van het pand verscheen een artikel in het augustusnummer van 1912 van het tijdschrift 'De Auto'. Het artikel geeft een uitgebreide beschrijving van de showroom, garage en werkplaatsen. In de eigen smederij in de kelder werden diverse delen van carrosserieën gemaakt, er was ook een bandenkelder. Op straatniveau was een carrosseriemakerij met lintzaag, andere machines en een reparatie-inrichting. De carrosserieën bestonden uit een koetswerk van hout. Daarop kwam de metalen beplating. Boven in het pand waren de onderdelen magazijnen en de verchrom- en vernikkelafdeling te vinden. Een bovenwoning completeerde de nieuwbouw. Op de gevel prijkte: N.V. Utrechtsche Auto-Garage v/h Anton G. Immink. De garage verkocht 'Franse' Chaumont-automobielen "*die bij meer dan 45.000 gereden kilometers nog geen spoor van slijtage hadden*" (advertentietekst). Het merk Chaumont is onder de historici van de automobielliefhebbers onbekend; Vermoedelijk waren het door Immink gefabriceerde carrosserieën op een Frans onderstel. Ook speciale koetswerken werden door Immink ontworpen, zoals de ziekenwagen. In 1916 werd de eerste ziekenwagen door een nieuwe vervangen.

In meerdere opzichten vormde de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) een breuk tussen de voor- en naoorlogse periode. Het rijden met auto's werd in 1917 stilgelegd. Hij probeerde nog twee auto's te verkopen, een 5-persoons-Overland viercilinder voor f 5.550 en een 7-persoons zescilinder voor f 5.850. Immink adverteerde in die tijd met zijn tweede activiteit: de Favoriet Rijwielfabriek. In die tijd is de garage van Immink overgenomen. Immink is in Utrecht nog begonnen met een vervoersmaatschappij met moderne autobussen, de nieuwe concurrent van de tram. Later duikt A.G. Immink op als succesvol ondernemer in Twente, van een fabriek voor fietsdynamo's. Na de oorlog was er van eigen autoproduktie geen sprake meer: de in massa geproduceerde T-Ford was te concurrerend in prijs en kwaliteit.

De garage stond vanaf 1918 bekend als N.V. Utrechtsche Automobielsingarage, eigenaar N. de Bordes. In de bovenwoning woonde jarenlang chef garage J.H. Henneveld. Verkocht werden onder andere in 1922-1924 de zescilinder Fiat 519 en ook kleine vrachtwagens van Fiat. De firma handelde niet alleen in automobielen, ze werden ook verhuurd met chauffeur. Voor de stalling diende ook weer het koetshuis nummer 4 aan de overzijde van de straat. 



Garage Wouter Ton (voor de oorlog in 1936) verhuur van auto's. Tot 1951 begonnen de kentekens van de auto's in de provincie Utrecht met een L, in dat jaar kwamen de blauwe nummerborden.




Utrechts Nieuwsblad
31 december 1954

Utrechts Nieuwsblad
23 juli 1949



In het adresboek van de stad uit 1935 staat bij het adres vermeld: “*Studebaker-Rockne House, directeur Nijland en wonend op 1bis B. van Leeuwen, chauffeur*”. Op dat moment echter was het adresboek al achterhaald. Huurder van het pand en houder van de verhuurinrichting was geworden Wouter Ton. Hij had al enkele jaren een fietswinkel met werkplaats in het pand ernaast, Wittevrouwenstraat 26. W. Ton verhuurde ook de Studebaker-Rockne, een luxe Amerikaanse auto. Huur was mogelijk met chauffeur B. van Leeuwen of zonder chauffeur.

Oudste zoon Willem H. Ton nam de activiteiten over in het pand Ridderschapstraat 1 en 3. Voor jongste zoon Wouter Ton jr. bleef de naam op Wittevrouwenstraat 26 staan. De broers werden concurrenten in de verhuur van auto's. Om het familiebedrijf compleet te maken: op Ridderschapstraat 1bis ging zus C.J. Ton wonen, met haar man C.A. van Rees. Van Rees was rijsschoolhouder.

De garage-activiteiten van Willem Ton breidden in 1955 uit met de benedenverdieping van het pand Ridderschapstraat 5 en geparkeerde auto's in het koetshuis Ridderschapstraat 4. Bij de garage Ridderschapstraat 1 werd 

een tank ingegraven voor de BP-benzinepomp. In 1962 kon voor een nieuwe en betrouwbare te huren auto gekozen worden tussen onder andere Simca 1000, Renault Dauphine, Opel, VW Kever of VW-bus.

Voor de naast elkaar liggende adressen Wittevrouwenstraat 26 en Ridderschapstraat 1/3 bleef apart geadverteerd worden. De verhuur van automobielen ging nog tot circa 1968 door. Ondanks dat een voetbalteam indertijd heel goed met z'n allen in een VW-bus naar de uitwedstrijd kon, nam door eigen vervoer de verhuur sterk af. In 1975 kocht zoon Wil W.F. Ton het pand Ridderschapstraat van verzekeringsmaatschappij 'Utrecht'. Onder het dealerschap van Mazda werden nog nieuwe auto's verkocht. De garage bleef voor kleine reparaties tot 2008 in bedrijf.

De panden ondergaan de komende jaren een grote renovatie, met ombouw naar wooneenheden. In de 1^e verdiepingvloer van Ridderschapstraat 3 werd in juli 2014 het hijsluik tussen de verdiepingen herontdekt, groot genoeg om een carrosserie naar de 1^e verdieping te hijsen. Ridderschapstraat 1-3 is in 2013 als industrieel pand een gemeentelijk monument geworden. 🙌



Garagebedrijf Willem Ton (na de oorlog) verhuur van auto's, geïmporteerde Amerikaanse wagens. Opmerkelijk: een door Willem Ton verworven Dion Daimler uit 1898 staat in de etalage; in dat jaar nieuw aangeschaft door P.J. Stokvis te Arnhem en via aankoop in 1901 door Jhr. J.C. Brantsen van Rhederoord in Utrecht terechtgekomen.



Ridderschapstraat 4, het kinderdagverblijf in 2014

Van koetshuis tot kinderdagverblijf: Ridderschapstraat 4

Op deze plek stond nooit iets anders dan een koetshuis. Tot begin 1900 stonden daar de rijtuigen, waren er de paardenboxen en was er een doorgang naar het erf van Plompetorengracht 3. Na ander gebruik in de 20e eeuw werd het in 1997 verbouwd tot kinderdagverblijf.

De eigenaar van Plompetorengracht 3 kocht de grond in 1658 uit het bezit van het voormalige Wittevrouwenklooster. Dat was enkele jaren voor de aanleg van de Ridderschapstraat. Het koetshuis is net na de aanleg van de Ridderschapstraat in 1664-1665 gebouwd. Eigenaar van Plompetorengracht 3 was in die periode mr. Henrick Pieck van Wolfsweert heer van Muyswinkel (overleden in 1662), gehuwd met jonkvrouw Maria van Winssen (overleden in 1668). Het echtpaar had omstreeks 1657 het huis op de Plompetorengracht nieuw gebouwd. De bouwactiviteiten werden afgerond met een schuur op de scheidingsmuur van het klooster en de hof en erf. Met die schuur werd het koetshuis bedoeld. Tot op heden is het koetshuis eigendom van de eigenaar van Plompetorengracht 1-3.

In 1842 werd het pand Plompetorengracht 1-3 te koop gezet. In de advertentie staat de volgende tekst over het koetshuis: *‘achter het huis een wel ingerichte tuin, waarin een menagerie, ruim koetshuis, met koetsierskamers, tuigenkasten, stalling voor zes paarden, pomp en ruime hooizolder’*. Ook werden in het openbaar verkocht: *‘twee bruine merrie koetspaarden, oud 6 en 8 Jaar, eene moderne lage landauer koets, eene phaëton, een Duitse stoelwagen, onderscheidene spannen tuigen, leidsels, halters, stangen, snaffels, dekken, stofkleeden, stalgereedschappen en ongeveer 6,000 ned. ponden best gewonnen paarden hooi.’*

Tot net na 1900 was het pand als koetshuis in gebruik. De doorgang zat mogelijk in het midden, de koetsen stonden aan de Wittevrouwenstraatzijde en de paarden aan de andere zijde van de doorgang. De zolder was ruim genoeg voor hooi en stro en andere opslag. De op stand wonende families hadden ook bokken en bokkenkarren, populair voor de kinderen in de 18-de en 19-de eeuw. Het pand kende al die tijd slechts zes families als eigenaar. 🖱️

Ridderschapstraat 4 in 1974, toegangspoort voor de Kathedrale Koorschool en opslag (HUA69454)






Het koetshuis, foto huidige achterzijde

16

Na 1842 was eigenaar de familie Beeldsnijder van Voshol en Vrije Nes, waarvan de laatste familieleden waren mr. J. baron des Tombe en zijn vrouw jonkvrouw H.J.M. des Tombe - Beeldsnijder van Voshol. De koetsiersfamilie Spee woonde in Ridderschapstraat 2, tot 1883 eigendom van de familie. Des Tombe had voor zijn overlijden in 1898 een grote wens: *“moge het pand gespaard blijven dat het verbouwd wordt tot pakhuis, fabriek of school en in handen blijft van deftige burgerij”*. Zijn vrouw overleed in 1903.

Plompetorengracht 1-3 werd in 1905 aangekocht door mw. J. van Goudoever-van Walré. De familie ging er wonen en haar man opende in het pand een agentschap van De Nederlandsche Bank. Het koetshuis was niet meer nodig en werd verhuurd. Het bezit van eigen rijtuigen raakte uit de mode: ze vroegen veel personeel en het houden van paarden. De automobiel begon het vervoermiddel voor de gegoede klasse te worden, ook te huur met chauffeur. Voor de langere ritten, zoals naar het hoofdkantoor van De Nederlandsche Bank in Amsterdam, was er de trein.

Het koetshuis kreeg een andere bestemming. Huurder werd garagehouder Immink van Ridderschapstraat 1. In 1912 stalde hij er bijvoorbeeld een zelfgebouwde ziekenwagen, op afroep beschikbaar. Ook de latere garagehouders van Ridderschapstraat 1 maakten gebruik van het koetshuis, zoals de N.V. Utrechtse Autogarage, directeur N. de Bordes. Vlak voor de Tweede Wereldoorlog kwam daaraan een einde en ging de huur over op het drankenbedrijf van Fa. Wed. en Gebrs. Staffhorst. De familie Staffhorst was groot geworden met slijterijen voor ze de muziek in gingen (vooral platenzaken). Vennoot H.J. Huinck begon op Wittevrouwenstraat 32-34 in 1901 een slijterij. Later werden sterke dranken uit een eigen destilleerderij in de Keizerstraat verhandeld. Voor de bezorgwagen werd al in 1936 het koetshuis Ridderschapstraat 4 gehuurd. Staffhorst groeide tot meer dan 30 slijterijen. Het gehele bedrijf Wed. & Gebr. Staffhorst werd met Finjé en alle slijterijen in 1974 verkocht aan Henkes. 

Het koetshuis werd maar weinig meer gebruikt. Autobedrijf Ton had er voor de handel een paar wagens staan. Toen dit in de jaren '80 ophield, ging het snel achteruit met het pand. Bij een storm werd een groot deel van het pand dak getroffen. Met een tijdelijke beplating bleef het pand tot 1998 nagenoeg ongebruikt. De doorgang naar het schoolplein van de Kathedrale Kloosterkerk, Plompetorengracht 5, bleef steeds in gebruik.

Er kwamen plannen voor een herbestemming. In 1997 ging het plan door voor restauratie en herbestemming tot kinderdagverblijf, naar een ontwerp van architect Paulus van Vliet. In de voorgevel kwamen de koetsdeuren terug en in de achtergevel opende hij zo veel mogelijk de dichtgemetselde vensters. Een nieuwe deuropening met een gang kwam als doorgang tussen de Ridderschapstraat en het schoolplein van de Kathedrale Kloosterkerk. In 1998 startte kinderdagverblijf 'Het Koetshuis'. Sinds 2013 is het een vestiging van kinderdagverblijf De Melkfabriek.

Het koetshuis is een Rijksmonument. Van de oorspronkelijke indeling van het koetshuis is niets meer aanwezig. De verdiepingvloer bestaat nog steeds uit de oorspronkelijke moer- en kinderbalken, ook de originele kapconstructie uit de 17^e eeuw is bewaard gebleven. 🖱️

Foto uit 2013 van
kinderdagverblijf De
Melkfabriek






Ridderschapstraat 6,
ca. 1916 (HUA19863)

Van koetshuis tot werkplaats: Ridderschapstraat 6

In 1658 kon de eigenaar van Plompetorengracht 5-7, Henrick Valckenaer, een deel van het terrein van de boomgaard van het Wittevrouwenklooster kopen. Er stond een kleine kapel met een kelder. Valckenaer heeft met zijn nieuw verworven bezit zijn achtertuin vergroot. De mogelijkheden veranderden drastisch in 1663, vanwege de aanleg van de Ridderschapstraat. Een achteringang naar het erf werd mogelijk met een koetshuis en stallen. Toen het huis Plompetorengracht 5-7 in 1696 werd verkocht, was daarvan in de koopakte nog geen sprake. Drie jaar later na verkoop door eigenaar Dirck van der Haer wel; Van der Haer was namelijk timmerman/aannemer. De nieuwe eigenaar Johan van Weede kocht Plompetorengracht 5-7 met erf, en met de achterzijde, de Ridderschapstraat, stallingen met een koetshuis en een poort naar het erf.

Onder de vele eigenaren van Plompetorengracht 5-7 bleef dit zo. Van Weede verhuurde tijdens de vredesonderhandeling in 1712 - 1713 het huis aan *sir* Wentworth, Engels ambassadeur. De eerste ondertekening van het verdrag tussen de Engelse en de Franse delegatie vond 11 april 1713 plaats op het tijdelijk adres van de leider van de Engelse delegatie: excellentie Milord Robinson op de Ridderschapstraat. Gedurende de dag verplaatste het ondertekenen van de verdragen met Engeland zich naar de Plompetorengracht. Van Weede verkocht het pand in 1830. De familie Van Westrenen woonde er tot 1882, haar familiewapen prijkt nog boven de entree van de Kathedrale Koorschool (Plompetorengracht 5). Tussen 1883 en 1912 werden de panden op de Plompetorengracht voor bewoning verhuurd.

Het koetshuis met de stallen was eind 19^e eeuw al in gebruik bij Rijtuigmagazijnen J.G. en H. Mulder. Het was fabriek of opslagplaats geworden. De fabrikanten van rijtuigen, hadden hun adres in de Biltstraat en de Ridderschapstraat. Voorhanden waren *“nieuwe en 2^e hands rijtuigen als landauers, coupés Victoria’s, omnibus met of zonder kap, breaks, afrijbreken, sociabele en dogcarts op 2 en 4 wielen, tentwagens, Utrechtse wagens en coureuse, allen leverbaar met garantie”!* Plompetorengracht 5 en Ridderschapstraat 6 werden verkocht in 1913. Via aannemer W.A.G. Janssen werd het geheel gekocht door jonker J.K. Lampsins van den Velden. De familie woonde aan de andere zijde van de Plompetorengracht. In een advertentie uit 1887 werd door de familie een Franssprekende gouvernante gevraagd voor hun *petit garçon*, voor hem dus.

In het koetshuis vestigde zich de N.V. Utrechtsche Auto-personen en goederendienst, ook bekend als de Nederlandse Auto-bestelgoederendienst. Dat was overigens van korte duur. Nieuwe huurder was Electroapparatenfabriek Systeem Coq. Bij de gemeente werden bouwplannen ingediend voor een fabriekshal met drie verdiepingen. Plompetorengracht 5 kon kantoor worden. Dat plan ging niet door. De gemeente wilde op grond van de Hinderwet geen grote industriële activiteiten in het centrum van de stad toestaan. Lampsins van den Velden splitste het bezit, hij behield Plompetorengracht 5. Hij verkocht het terrein Ridderschapstraat aan Electro-Apparaten Fabriek Systeem Coq. Het koetshuis Ridderschapstraat 6 is in 1915 gesloopt. Er zijn geen foto's of bouwtekeningen van het oude koetshuis gevonden. Fabriek Coq bouwde een kantoor met werkplaats en bedrijfsloods. 

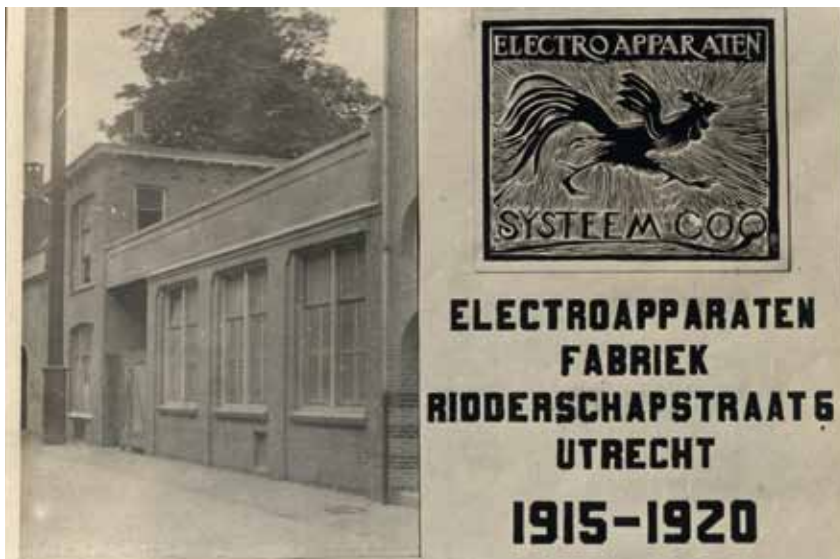
Directeur van fabriek Coq was H.A.H. (Hidde) Nijland. Hij was elektrisch ingenieur, afkomstig uit Dordrecht. Nijland werkte na zijn studie in Delft bij Smit in Slikkerveer. Daar rijpte zijn plan om een eigen bedrijf te beginnen. Zijn familie stelde hem in staat dat plan te verwezenlijken. Hij was namelijk getrouwd met een dochter uit de familie van baggeraar Volker. De locatie Ridderschapstraat werd kantoor, laboratorium en fabriek. In de kelder onder het kantoorpand stond de verwarmingsketel met kolenhok. Er was weinig ruimte voor een schoorsteen, deze kwam op straat te staan! Waarschijnlijk dreef een kleine gasmotor de draaiwerken en een kleine generator aan. In 1918 werd de bedrijfshal uitgebreid. In het laboratorium testte het bedrijf elektrische apparatuur. Overbelasting daarvan zorgde voor te sterke verhitting en doorbranden, of erger.

De firma was inmiddels een N.V. geworden. De oprichtingsakte van 22 juli 1916 vermeldt de namen van ir. H.A.H. Nijland, H.C. van der Lely en A.C. Volker Azn. als aandeelhouders van N.V. Electro-Apparaten Fabriek Systeem Coq. Commissaris oom Arie Volker is hoofdaandeelhouder, Hidde Nijland directeur. De naam Coq, Frans voor haan (H.A.H. Nijland), was al vanaf het begin ingegeven, om ook in Frankrijk zaken te beginnen. Coq specialiseerde zich in het vervaardigen van elektrische schakelininstallaties.

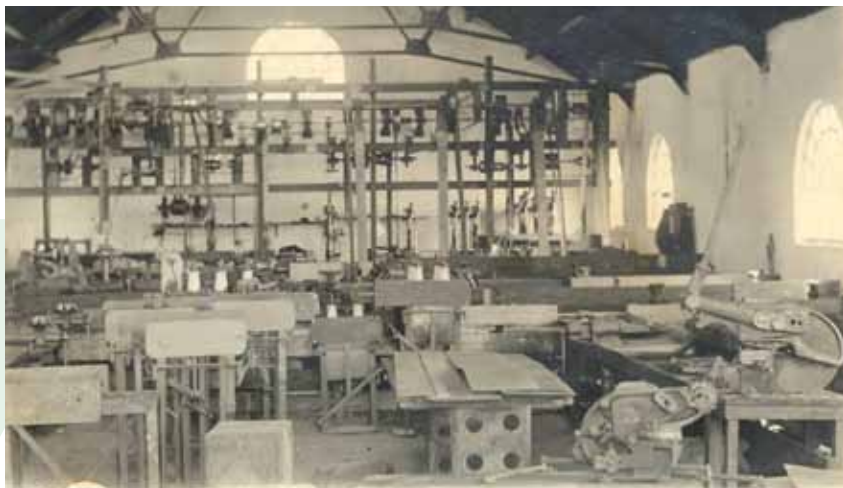
In de nacht van 23 juni 1920 ontstond er brand in het bedrijfsgebouw. Waarschijnlijk door een explosie is het dak van de bedrijfshal getild. De gehele verdieping brandde uit. Het kantoorpand en de gevels bleven gespaard. Naar de oorzaak van de explosie is het gissen, daarover werden geen mededelingen gedaan. 🖱️



Kantoor met fabriek
Coq, affiche in 1920
(HUA19861)




De bedrijfshal circa 1916



Coq was snel gegroeid. Grotere uitbreidingen op de Ridderschapstraat zaten er niet in. Al in 1917 kocht het bedrijf een bedrijfsterrein aan het Merwedekanaal, in de gemeente Jutphaas. Daar kwam de productiefabriek voor schakelinstallaties. De fabriek werd aangedreven met een eigen stoommachine.

N.V. Coq verkocht na de brand van 1920 de locatie Ridderschapstraat aan de buurman: Garage U.T.A.M. Coq werd in de jaren '70 overgenomen door Holec en verdween uit Utrecht. Op Kanaalweg 41 te Utrecht staan nu de gebouwen van drukkerij Roto-Smeets.

Meer dan vijftig jaar was Ridderschapstraat 6 onderdeel van garage U.T.A.M. Garagehouder Wortman woonde tot mei 1927 in het tot woonhuis omgebouwde Ridderschapstraat 6. Daarna verhuisde hij naar de Cornelis Houtmanstraat. Na hem bewoonde chef-monteur H. Ruiterbeek tot in de jaren '50 het huis. In de loop van jaren kwam er wel een wijziging in het bedrijf: na het faillissement in 1937 van de U.T.A.M. ging Wortman door met een nieuw bedrijf, de Algemene Automobielen Exploitatie Maatschappij N.V. v.h. U.T.A.M.. Het legde zich toe op de verkoop en het onderhoud van automobielen, naast de verhuur en stalling van voertuigen.

In 1978 stopte de laatste garagehouder het dealerbedrijf Peugeot Nefkens. Nefkens had enkele jaren daarvoor de Peugeot-dealer Visser overgenomen. Op dit adres zat de handel in occasions. Nieuwe Peugeots verkochten ze in de Nachtegaalstraat. Nefkens verhuisde naar de autoboulevard Overvecht. Ridderschapstraat 6A werd als werkplaats verhuurd aan een aannemer. Pas in 1996 zijn het woonhuis en het bedrijfspand apart verkocht. Het bedrijfspand is nu verhuurd aan verschillende ondernemers. 



Ridderschapstraat 8 (tot 1916): koetshuis met stallen en doorgang, foto uit circa 1910 (HUA69460)

Van koetshuis tot Garage U.T.A.M.: Ridderschapstraat 8

Tot 1663 was op dit terrein een deel van de boomgaard van het voormalige Wittevrouwenklooster te vinden. Toen vond de verkoop van percelen grond aan de nieuw aan te leggen Ridderschapstraat plaats. Jonker Floris Borre van Amerongen, landcommandeur der Balije des Ridderlijcken Duijtschen Ordens te Utrecht, kocht het in 1664. Het gekochte bestond uit *“een erfgetimmer, groot in't vierkant 33 roeden, ieder roede tot 14 voeten”*, volgens de verklaring van Paulus Ruijsch, landmeter van de acte. De koopprijs bedroeg voor het perceel f 145, voor het erf f 200 en voor de tuin f 210.

De familie Borre van Amerongen woonde in een groot pand aan de westzijde van de Wittevrouwenstraat. In 1807 werd dat gesloopt voor de bouw van het paleis van Napoleon. Tot in 1916 stond op deze plek in de Ridderschapstraat een koetshuis, stallen en bergruimte. In 1767 werd het koetshuis verkocht en gevoegd bij het pand Plompetorengracht 9. Dat pand had sindsdien haar stallen en koetshuis met een doorgang naar het erf in de Ridderschapstraat.

Na wisseling van eigendom via 3 opeenvolgende eigenaren kocht in 1859 de familie Royaards Plompetorengracht 9 met koetshuis Ridderschapstraat 8. Al in 1848 had de toen 19-jarige Royaards het huis Ridderschapstraat 10 gekocht. De familie onderhield een grote huishouding. Naast het gezin met 6 kinderen woonden er ook 12 personeelsleden en verbleven er tot 8 paarden. In 1897 overleed Willem Jan Royaards van den Ham. Tijdens zijn leven was hij wethouder van de stad Utrecht geweest, Tweede Kamerlid, lid van de Staten van Utrecht en had hij vele andere bestuurlijke functies bekleed. Na het overlijden van weduwe baronesse Royaards van den Ham-Taets van Amerongen verkochten de kinderen de vele bezittingen.

De panden werden bij een openbare verkoping in 1911 voor f 45.750,= gekocht door een lokaal consortium van aannemer Jan Krap, de fabrikanten Jan en Ludwig Reinhart Goettsch en de assuradeur Pieter Johannes Nanninga. De gebroeders Goettsch hadden hun rijsschool op de Maliebaan uitgebreid met een reparatie-inrichting voor automobielen. Voorlopig werd het koetshuis met de stallen verhuurd aan C.B. Beijerman. Hij had er een nering in luxe- en maandpaarden met de nodige rijtuigen. Hij breidde de stallen uit van 8 naar 11 paardenboxen. Vervolgens wilde het consortium alles weer kwijt. Er werd geadverteerd. Verkoop lukte aanvankelijk niet. De nieuwe eigenaren splitsten het bezit in verschillende kavels, het bezit Plompetorengracht en Ridderschapstraat. In Plompetorengracht 9 kwam als huurder de Bijzondere HBS De Munnik, die het later kocht. Voor het koetshuis met de stallen en de woning op 8 resp. 10 had een koper direct belangstelling. In 1914 werd de nieuwe eigenaar van Ridderschapstraat 8 en 10 de 'Utrechtsche Taxa en Automobiel Maatschappij te Utrecht'. In het gebruik veranderde er nog weinig. Ridderschapstraat 8 bleef nog even verhuurd aan C.B. Beijerman.

De U.T.A.M. begon in 1913 haar activiteiten op Nobelstraat 4, toen een koetshuis en nu de plek van Florin. 

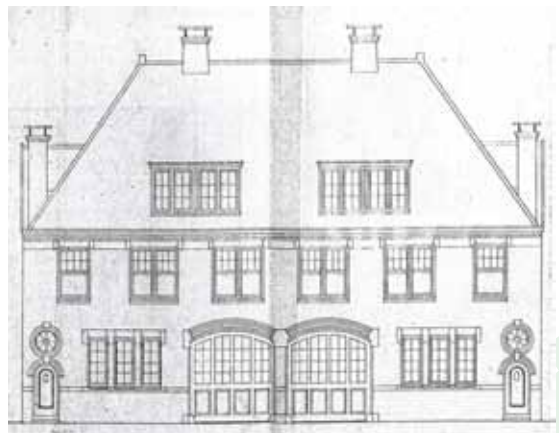
Van de onderneming voor huurauto's (taxi's) was bekend *'dat ze onder leiding van een geneesheer-directeur stond'*. De eerste commissarissen waren de 32-jarige arts dr. C.J.C. van Hoogenhuyze, de 27-jarige doctorandus in de medicijnen H.J. Hagens en de 28-jarige geneeskundige J.B. Waller. Als directeur werd de toen 22-jarige G.P.H. (Hendrik) Wortman (1891-1964) aangesteld. Enige tijd later werd het gezelschap van de commissarissen aangevuld met de op Plompetorengracht 5 wonende huisarts E.H. Jannink.

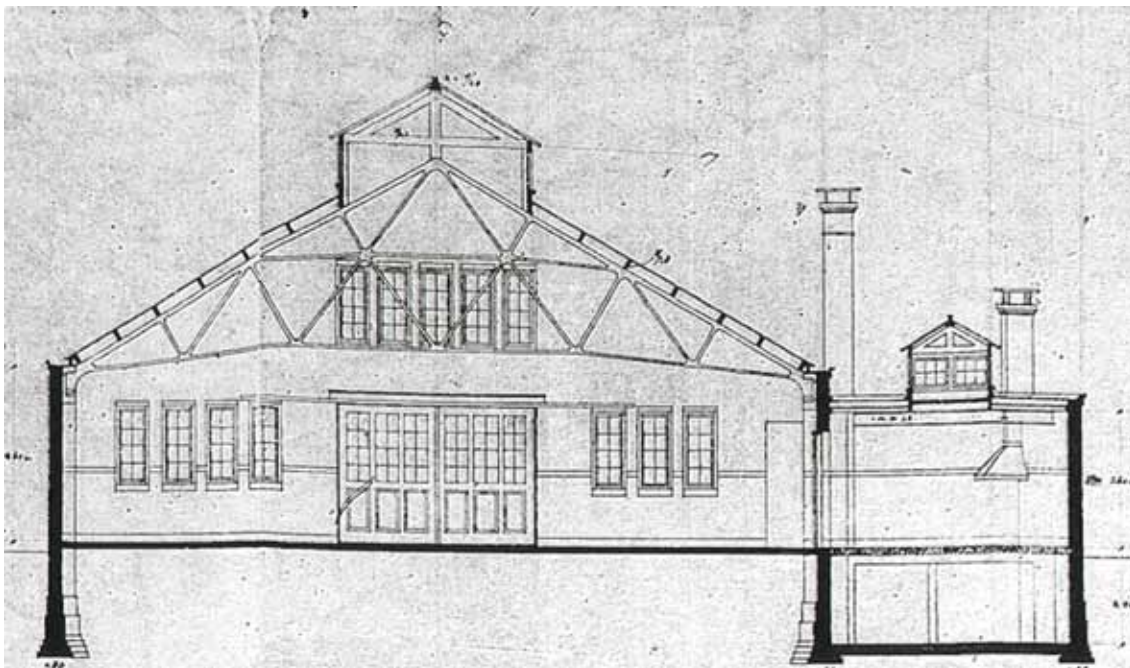
Alle commissarissen kenden elkaar van hun studie aan de Rijksuniversiteit. Zij hadden allen aandelen, naast vele niet genoemde aandeelhouders. Ondanks de moeilijke periode van de Eerste Wereldoorlog werden plannen voor de toekomst gemaakt. U.T.A.M. had 3 jaar nodig om tot nieuwbouw te komen op de plaats van Ridderschapstraat 8. Architect D.J. Heusinkveld leverde in 1916 het ontwerp waarmee aannemer Krap aan het werk kon. Dit is het huidige pand, met een later nog vergrote stallingsloods. Een benzinereservoir was eerst in de achtertuin ingegraven. Het voorpand had een bandenkelder, twee bovenwoningen, een nachtverblijf voor chauffeurs, manschappenkastjes en een werkplaats met kelder en personeelskantine in de achtertuin van Ridderschapstraat 10. In de werkplaats was een smederij. De woning Ridderschapstraat 10 deed ook dienst als personeelswoning. De nieuwbouw werd in september 1917 geopend als Garage U.T.A.M. De woningen werden bewoond: op 8bis chauffeur W. Vogel met gezin, op 8bisA garagechef A.I.A. Mol met gezin en op nummer 10 bediende A. Lentink met gezin.

24

De in 1917 nieuw opgerichte vennootschap N.V. U.T.A.M. zag er iets anders uit. De afkorting werd de officiële naam van de nieuwe N.V. en de handelsnaam. De statuten van de N.V. verschenen - zoals dat hoorde in die tijd - in druk bij de Staatscourant. Commissaris de heer Waller deed niet meer mee. Aandeelhouder werd ook de broer van Van Hoogenhuyze, de kandidaat in de rechten W.D. van Hoogenhuyze. Daarnaast mr. R.A. baron van Lynden, o.a. commissaris bij de Jaarbeurs en zoon van de oud-Commissaris van de Koningin. Verder werden aandeelhouder de student in de rechten C.E. du Bois en M.C. Bisdom, industrieel uit Amsterdam. 🖱️

Bouwplan 1916 voorgevel Garage U.T.A.M., 'wagenwielen' boven de deuren





Garage U.T.A.M. bouwplan 1916 doorsnede garage met ijzeren spanten, rechts de reparatie-inrichting en verwarmingskelder



De nieuw gebouwde garage had drie functies: stalling van auto's van derden (zoals tegenwoordig), stalling van huurauto's en reparatie-inrichting van voertuigen. Wellicht staat om reden van de verschillende functies op het pand 'Garage N.V. U.T.A.M.' (van het Franse woord *garer*, dat 'stallen' of 'parkeren' betekent). In de garage was ook ruimte voor (motor)rijwielen en rijwielen. Direct voorin waren spoelplaatsen voor het schoonmaken van de automobielen.

Met verhuur in- of exclusief chauffeur bedoelde ze ook de huur voor relatief korte ritten met automobielen voorzien van chauffeur en taxameter. Het was de voorloper van de taxi. De automobiel was in die tijd ook een vervoermiddel voor speciale gelegenheden, zoals bruiloften en begrafenissen. U.T.A.M. had chauffeurs in dienst, monteurs, een nachtportier (tot 11 uur 's avonds) en natuurlijk ook een loopjongen (*goed kennende fietsen*) voor het poetsen en de boodschappen. In 1917 werd Nederland getroffen door een rijverbod. De brandstofschaarste dwong de regering tot dit besluit. Eind 1917 bleek - met de import van benzine uit Duitsland - autoverkeer weer mogelijk. Na beëindiging van WO I in november 1918 gingen de zaken weer verder. Het ging het bedrijf zeer voorspoedig. 🇳🇱



Garage U.T.A.M. circa 1922; uitgebreid met Ridderschapstraat 6 en garagedeuren in het pand Ridderschapstraat 10, met op de achtergrond het koetshuis Molenstraat 8 (HUA69447)

In 1920 brak brand uit in de fabriek van de firma Coq op Ridderschapstraat 6. Coq vestigde zich definitief in de tweede vestiging aan de Kanaalweg. N.V. U.T.A.M. kocht de opstallen met kantoor in de Ridderschapstraat. Het verbouwde het kantoor Ridderschapstraat 6 tot woning voor directeur Wortman. Het herstelde bedrijfspand kwam bij de stallingsgarage. Ook het pand Ridderschapstraat 10 uit 1664-1665 werd toen verbouwd. De benedenruimte aan de straatzijde kreeg twee garagedeuren voor de stalling van automobielen, later zat er de autospuiterij. In 1928 vergrootte het bedrijf de stallingsloods en kwam de definitieve achtergevel met extra werkplaats tot stand. N.V. U.T.A.M. groeide uit tot de grootste taxionderneming van Utrecht.

Directeur Wortman begon in 1923 op een ander adres een tweede onderneming, de N.V. Biltsche Auto-Bedrijf "B.A.B.", rijdend met autobussen op verschillende lijnen naar Zeist en Driebergen. Hij was in datzelfde jaar getrouwd met Gerda Neomagus. Wortman verhuisde niet veel later met zijn prille gezin naar de Houtmanstraat en de chef-monteur H. Ruitenbeek ging in Ridderschapstraat 6 wonen. Wortman was in de jaren '30 lange tijd voorzitter van de landelijke Bond van Autobusdienst-ondernemers. Hij zette zich eveneens in voor de bouw van een regionaal busstation aan de voormalige Rijnstraat, verdwenen door de bouw van Hoog Catharijne. Als lid van de Kamer van Koophandel werd hij in diverse commissies benoemd.

N.V. U.T.A.M. kwam niet ongeschonden uit de beurscrisis van 1929. De recessiejaren '30 waren fnuikend voor de verhuur van automobielen. De concurrentie tussen de taxibedrijven was moordend, in 1935 waren al zo'n veertig bedrijven actief in de stad Utrecht. In november 1937 stopten de activiteiten van N.V. U.T.A.M. De vestigingen in Hilversum en De Bilt waren al eerder gesloten. De exploitatie N.V. werd ontbonden en geliquideerd, N.V. U.T.A.M. ging de gebouwen verhuren. De liquidatie was een tegenvaller voor de geldschieters. Gezamenlijk hadden ze meer dan f 90.000 ingelegd. Mr. R.A. baron van Lynden en H. Wortman werden aangesteld om de onderneming te ontbinden, maar ze kwamen er niet uit. Het pand was moeilijk te verkopen en er was niet genoeg geld om alle aandeelhouders tevreden te stellen. Pas in 1950 werd ze afgerond, Wortman kocht de panden. Alle voormalige geldschieters zagen na verdeling van baten van hun resterende vorderingen af, met uitzondering van mr. R.A. baron van Lynden te Londen. Hij had in 1945 in Londen een boek uitgegeven met de titel *If Money Were Understood*. De familie Wortman moest met hem nog in het reine komen.

De garage bood de jaren voor en na de Tweede Wereldoorlog 1940-1945 onderdak aan de Algemene Automobiel Exploitatie Maatschappij N.V. v/h U.T.A.M., directeur H. Wortman en chef-monteur H. Ruitenbeek. In de oorlog werd de garage gevorderd door de Duitse Wehrmacht en diende een periode als centrale locatie voor de brooddistributie in de stad. Na de oorlog werden enkele autobussen van het Gemeentelijk Vervoerbedrijf in de garage teruggevonden.

MORRIS

Voor snel, zeer zuinig, comfortabel, betrouwbaar vervoer

Alle typen geheel compleet. Bestelwagens in grand-veel.

Alle onderdelen zijn vervaardigd in Engeland of Amerika.

Uit voorraad of op korte termijn leverbaar. Afrekenen door het hele land.

MORRIS MINOR 21142 f 4985
Nietre 4 personen wagen

MORRIS OXFORD (1-10) f 7265

MORRIS BESTELWAGEN 300 K.G. f 4180

Op minder benzine in korter tijd meer reucht verder weg


MORRIS BESTELWAGEN 700 K.G. f 5780

MOLENAAR'S NEDERLANDSE AUTOMOBIELFABRIEKEN
Fabricage-afdeling van J.J. Molenaar's Automobielfabriek N.V. Amersfoort

Dealer voor Utrecht en gedeelte der Provincie: ALGEM. AUT. EXPLOITATIE MIJ. N.V. v.h. RIDDERSCHAPSTRAAT 6-8-10 — TELEFOON 11202 en 14730. **U.T.A.M.**

Advertentie uit het jaar 1951, met vermelding van fabricage-afdeling J.J. Molenaar, Amersfoort

Na de oorlog werd de handel en reparatie in de automerken Morris, Plymouth en Chrysler weer opgepakt, daarnaast was U.T.A.M. nog altijd stallingsgarage. Het adres van de garage was Ridderschapstraat 6-8-10. Het bedrijf had een avondportier met rijbewijs in dienst, voor het verplaatsen van de automobielen als ze door stalling geblokkeerd stonden.

Wortman ging in 1959 met pensioen. Hij overleed in 1964. Het Utrechts Nieuwsblad wijdde op 19 mei een artikel aan hem. De activiteiten waren na zijn pensionering voortgezet door andere ondernemingen. De exploitatie van de stalling van automobielen werd overgedragen aan de Garages Gebr. van der Lee, Ridderschapstraat 6-8-10. 

Utrechts Nieuwsblad, vrijwel
wekelijkse advertentie uit 1958

OCCASIONS
IN AUTOMOBIELEN

onder volledige garantie en
met de blijvende service van
een prima geoutilleerd gara-
gebedrijf:



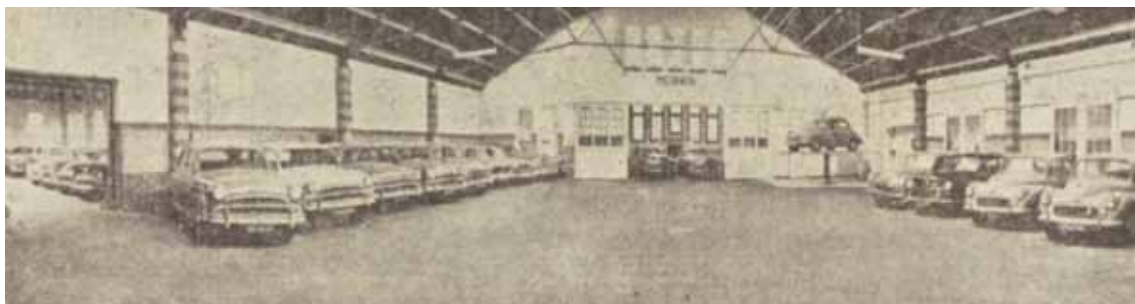
GARAGE U. T. A. M. n.v.
Ridderschapstraat 6-10
zijstr. Wittevrouwenstr.
UTRECHT — Tel. 11202-14730

Garages Gebr. van der Lee huurde ook het oude koetshuis Molenstraat 8. Als stalling fungeerde de garage nog lange tijd. Tot in de jaren '60 was een automobiel een te kostbaar bezit om 's nachts op straat te laten staan (bovendien waren ze zeer gevoelig voor roest).

In 1959 had de firma A. Visser N.V. het dealerschap voor Morris-MG overgenomen. Het bedrijf zat daarvoor in de M.H. Trompstraat. Visser adverteerde zeer frequent in het Utrechts Nieuwsblad met de nieuwste modellen Morris, waaronder de Oxford, Minor, 1000, 1100 en 850, en de samen met Austin geproduceerde Mini. Een nieuw dealerschap kreeg de fa. Visser in 1964 met het merk Peugeot, het merk waar het helemaal naar overstapte. Het model van die tijd was de 404, even later aangevuld met de nieuwe 204.

De garage was van 1971 tot 1976 het Nefkens Peugeot inruilcentrum. Nieuwe auto's verkocht Nefkens in de showroom met garages in de Nachtegaalstraat. Nefkens verhuisde in 1976 naar de autoboulevard Overvecht. Ridderschapstraat 10 werd in 1978 door de familie Wortman verkocht; daar vestigde zich orgelbouwer Fama en Raadgever tot 1988. Autohandel Gebroeders Van Beek werd in 1977 de huurder van de garage op nummer 8. Loodgieter Koenhein kreeg in de jaren '80 van eigenaresse mw. Bruins Slot-Wortman de opdracht om noodzakelijk herstel aan de daken uit te voeren. De loodgieter vond het pand zeer geschikt voor zijn bedrijf. Doordat Van Beek al enkele jaren zijn huur niet betaalde, mocht Koenhein het huren met recht op koop.

In 1996 verkocht de familie de resterende panden na het overlijden van mw. Bruins Slot-Wortman. In dat jaar kreeg de garage haar functie terug. Als stalling voor auto's zijn er 28 huurplaatsen. Daarnaast verhuurt men bedrijfsruimte aan enkele bedrijven. In het voorpand 8bis en 8bisA worden 14 kamers verhuurd. Ridderschapstraat 8 is een gemeentelijk monument. 📍



Advertentie van de firma A. Visser in 1959 met Morris automobielen



Het koetshuis Molenstraat 8, circa 1922

Van koetshuis tot woningen: Molenstraat 8


In 1865 had de familie Van Sorgen-Römer, wonend op Plompetorengracht 17-19, een compleet rijtje van 7 kleine huizen in de Molenstraat in haar bezit gekregen. In 1884 was het plan rond: sloop van de huisjes uit 1647 voor nieuwbouw. De nieuwbouw bestond uit een koetshuis met stallen en een woning voor de koetsier. De eerste steen van het koetshuis legde de erfopvolger van de familie op 25 juni 1884, de 5-jarige David George van Sorgen. De woning van de koetsier staat er nog steeds: Molenstraat 6. Het koetshuis is in de jaren '80 omgebouwd tot wooneenheden.



Eerste steen van het koetshuis gelegd op 25 juni 1884



De familie had al een (oude) stal met koetshuis achter Plompetorengracht 15A. Daar was tevens een uitrit naar de Molenstraat. Dat kreeg een andere bestemming. Het nieuwe koetshuis in de Molenstraat bleef tot 1922 in gebruik, tot circa 1910 van de familie op Plompetorengracht 17-19. Erfopvolger D.G. van Sorgen was inmiddels overleden. Het was zijn in 1881 geboren broer W.G.T.H. van Sorgen die een groot bezit erfde: al het onroerend goed op de Plompetorengracht, Molenstraat en Wolvenplein viel aan hem toe. De familie had dit door aankopen vanaf 1780 verworven. Hij verkocht alles in 1933.

In 1910 werd het koetshuis Molenstraat 8 in gebruik genomen door verhuisbedrijf en sleperij A. van der Leun. Het in 1899-1900 door de familie Van Sorgen gebouwde huis Wolvenplein 9 (hoek Molenstraat/Wolvenplein) werd zijn kantoor met woonhuis. Tot 1922 reed Van der Leun met door paarden getrokken *tapissières*. Van der Leun stapte in 1922 over op vrachtwagens, de vier paarden en zeven verschillende wagens werden verkocht. Hij paste het koetshuis aan, de stallen gingen eruit. Drie schuifdeuren kwamen erbij in de voorgevel, het zijn de grote openingen die nu nog in de gevel zitten. In de voorgevel kwam ook een hijsbalk, boven de bestaande deuropeningen. Het verhuisbedrijf vertrok in 1933 naar de Muntkade. Van der Leun was inmiddels eigenaar geworden van de panden. Hij verhuurde het bedrijfspand, maar bleef wonen op Wolvenplein 9. 



Molenstraat 8: de voorgevel van het voormalige koetshuis in 2014

Dat wonen was overigens niet altijd met plezier. In het Utrechts Nieuwsblad deed hij op 1 februari 1940 zijn beklag over de gasfabriek aan de overzijde van de singel. *“De kolengruisplaag: als inwoner van het Wolvenplein veel last bij bepaalde wind van het gem Gasbedrijf. Een vies zwart goedje bij Oostenwind laat je de deuren en ramen goed dichthouden. Het is en blijft voor velen een open vraag, hoe onze Gemeente zulk een toestand, welke met alle hygiëne spot, nog langer wil tolereren. Hoogachtend A. v.d. Leun”.*


Zeven jaar eerder stond in de courant van 27 mei 1933 de volgende annonce: *“Fabriek verplaatst. De firma P.J. Oostveen, nu Lange Nieuwstraat 34, heeft zich genoodzaakt gezien om haar bedrijf naar een grotere locatie te verhuizen. In deze fabriek, waar ruime gelegenheid is voor het ‘zeebanket’ in de meest ruime zin te verwerken, is ook een aparte afdeling, waar men tafelzuren en andere conserven kan inmaken. Het grootste deel van de fabriek is ingericht voor inleggerij, bakkerij enz., terwijl tevens de firmawagens een ruime stalling vinden”.* 🖱️

Wolvenstraat 9 en Molenstraat 8, in 1978 (HUA64298)



Later werd dit Conserven- en limonadefabriek "Holland" van de Fa. P.J. Oostveen. De familie Oostveen zat in de vis met ventwagens, een viswinkel op de Nobelstraat en in de conserven, het inblikken van vis. Later werd vooral haring op de Molenstraat klaargemaakt voor de verkoop, het pand stond in de buurt bekend als haringinleggerij. In 1968 is Oostveen uit dit pand vertrokken. Pas in 2006 verdween de viswinkel uit de Nobelstraat.

Door verkoop in 1968 van het pand Molenstraat veranderde het gebruik ervan. De nieuwe eigenaresse mw. Verwoolde-van Dam was directrice van drankenhandel Verwoolde, gevestigd op Wolvenstraat 50. Het bedrijf stalde de vrachtwagens in de Molenstraat. In 1971 is de N.V. "Verwoolde Dranken" opgericht. De drankenhandel werd niet veel jaren daarna overgenomen door Heineken.

In 1975 kocht de gemeente Utrecht de panden van Verwoolde in de Molenstraat en de Wolvenstraat. De gemeente verhuurde Molenstraat 8 aan de autohandelaren Gebroeders Van Beek. Het pand werd circa 1985 verbouwd tot wooneenheden. Daarbij bleef alleen de voorgevel met aanpassingen staan. In 1992 is de Dienst Woningbeheer van de gemeente Utrecht een zelfstandig bedrijf geworden en kreeg het de naam Woningbedrijf Utrecht. Woningbedrijf Utrecht is opgegaan in Mitros. Van Molenstraat 8 herinnert slechts de voorgevel aan een vroegere functie. Maar welke: koetshuis, verhuisbedrijf of fabriek? 



Ansichtkaart uit ca. 1900: J.J. Goettsch als agent voor Peugeot-automobielen in Utrecht en omstreken, met op de achtergrond de Catharijnebrug en de Dom

Bronnen

Voor de beschrijving van de panden is gebruikgemaakt van kadastrale gegevens, berichten in kranten, beeldmateriaal, gegevens bevolkingsregister, bouwaanvragen, Kamer van Koophandel etc. uit o.a. Het Utrechts Archief (HUA) en van het internet.

Ouder fotomateriaal is bij vermelding van HUA afkomstig van Het Utrechts Archief. Enkele foto's komen uit het fotoalbum van de familie Ton. Op het internet biedt de site www.conam.info veel informatie over automobielen en wat daarbij hoort.

Literatuur

- Buiten, H., *Riool, rails en asfalt. 80 jaar straatruimte in vier Nederlandse steden*, Zutphen 2005
- Buiten, H./K. Volkers, Oudenrijn: *geschiedenis van een verkeersknooppunt*, Utrecht 1996
- Hulzen, dr. A. van, *Utrecht en het verkeer, 1850-1910*, Baarn 1987
- Veen, Johan van, ongepubliceerd manuscript 'Verkeer en vervoer', afdeling erfgoed gemeente Utrecht



USINE

Utrechtse Stichting voor het Industrieel Erfgoed

WWW.USINE-UTRECHT.NL





