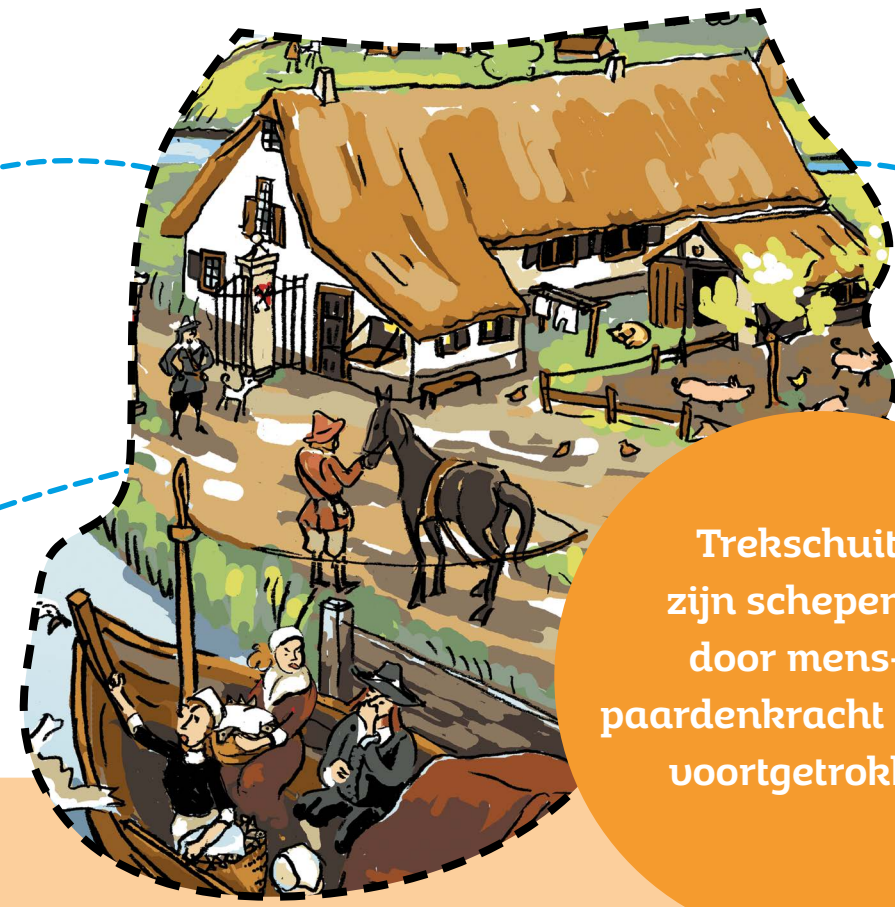


Trekvaart: de intercity van de Gouden Eeuw!



Trekvaarten: de intercity van de Gouden Eeuw

Trekschuiten bestaan waarschijnlijk al zo lang als er schepen bestaan. Nieuw was dat er tussen 1632 en 1657 speciaal kanalen werden gegraven en ingericht voor dit trekschuitenvervoer, onder meer door de aanleg van bruggen en jaagpaden. Een jaagpad of trekpad langs een kanaal of rivier werd gebruikt om schepen vooruit te trekken. Dit voorttrekken noemde men 'jagen.' Stoomaandrijving en elektriciteit bestonden nog niet. De schuiten werden dan ook getrokken door een paard met begeleider (het jagertje), maar soms gebeurde het ook met menskracht, bijvoorbeeld door de vrouw en kinderen van de schipper.



Trekschuiten zijn schepen die door mens- of paardenkracht worden voortgetrokken.

Door de spectaculaire economische groei in de vroege zeventiende eeuw groeide de behoefte aan regelmatig en beter georganiseerd openbaar vervoer. Ondernemende stadsbesturen speelden hier op in.

volgde de dienst vanuit Den Haag naar Leiden en Delft.

Geleidelijk aan werden in heel Nederland trekvaarten aangelegd. Er ontstonden netwerken rond de steden Amsterdam, Den Haag, Leeuwarden en Groningen. Na 1655 werden al die netwerken met elkaar verbonden en zo werd het voor reizigers mogelijk om via de voormalige Zuiderzee van Dordrecht tot Delfzijl te reizen. Elk deel van de trekvaart had zijn eigen regionale karakter en functie, zo was er op de Haarlemmer-trekvaart bijvoorbeeld voornamelijk personenvervoer.

De eerste Hollandse trekvaart werd in 1631 aangelegd tussen Amsterdam en Haarlem, op initiatief van beide steden, die gezamenlijk de investering op zich namen. Andere verbindingen volgden snel daarna. In 1636 werd het traject tussen Rotterdam en Delft in gebruik genomen en in 1637/1638

1655
Netwerk van trekvaarten van Dordrecht tot Delfzijl

1631
Eerste Hollandse trekvaart

Regels en voorschriften

De steden namen zelf het initiatief voor een trekschuitverbinding, financierden die en bepaalden het tarief voor het vervoer en de frequentie van de dienst. Ze stelden tol-tarieven in voor wie gebruik wilde maken van het jaagpad. Ook stelden ze voorschriften op over inrichting van de schepen en de manier waarop de dienst moest worden uitgevoerd. Roken aan boord was bijvoorbeeld meestal verboden, tenzij alle passagiers in het roken toestemden. De steden stelden ook gedrags-

regels op voor de schippers en de jaaglieden. Het toezicht vond plaats door Commissarissen, functionarissen die door de steden waren aangesteld.

De trekschuiten waren bedoeld voor personen-vervoer, voor vracht was men aangewezen op de marktschuit of beurtschipper. Maar er bestonden ook mengvormen waarbij de scheiding tussen personen- en vrachtvervoer minder strikt was.

Infrastructuur

Bij de aanleg van de trekvaarten gebruikte men zoveel mogelijk bestaande waterwegen. Zo bestond de Haagse Trekvluit al sinds 1345 als afwateringskanaal en kenden ook de Rotterdamse en Delfshavense Schie een middeleeuwse oorsprong.

Echter niet de verbinding op zich, maar de infrastructuur er omheen maakte de aanleg ingewikkeld. Om bijvoorbeeld een jaagpad aan te leggen, moest men met tientallen grondeigenaren onderhandelen. Die moesten worden uitgekocht, maar stelden vaak aanvullende eisen, zoals bruggetjes, recht van overpad, recht op vrije doorvaart, enzovoort. Sommige boeren waren gewend om hun vee aan beide kanten van het water in de wei te laten lopen en eisten een doorwaadbare plaats waar het vaarwater niet uitgediept mocht worden. Dit alles kon jaren in beslag nemen en kostte veel geld.

Er waren nog geen bruggen. Vee en mensen werden met een veerpontje overgezet.

Het jaagpaard kon passeren, maar de rest van het verkeer moest tol betalen bij de tolpoort.

Aanvankelijk zaten alle passagiers in de open lucht of onder een dekzeil: 'de tent.' Maar na 1700 konden reizigers kiezen tussen twee klassen, 'het ruim' en 'de roef', de laatste was het meest comfortabel.

Een kaartje voor de trekvaart was niet duur. Een enkeltje Delft - Rotterdam kostte 5 stuivers (kinderen half geld).

Lang geleden, nog vóór de trein of de auto, was er al een succesvol netwerk van vaarwegen aangelegd. Via de trekvaarten kon de zogenoemde trekschuit alle delen van Nederland met gemak over water bereiken.

Intercity

Mensen waren voor de komst van de trekschuit aangewezen op vervoer per postkoets als zij niet beschikten over een eigen paard met koets. Ook werd veel gebruik gemaakt van beurtveren, dat waren schepen die op vaste trajecten zowel goederen als personen vervoerden. Die voeren echter niet elke dag en er was ook geen vaste dienstregeling. Voor vervoer tussen Leiden en Amsterdam was er tot 1657 geen andere mogelijkheid dan met een zeilschip het Haarlemmermeer over te steken! Maar daar kon het flink waaien en stormen, waardoor de reis gevaarlijk was en er geen enkele zekerheid bestond over de aankomsttijd.

Met de trekschuit veranderde dit allemaal. De reis ging twee keer zo snel en er was een vaste dienst-regeling met regelmatige afvaarten. Het reizen was ook veel comfortabeler. In de postkoets (zonder vering!) werd je door elkaar geschud op onverharde wegen met onregelmatige keien, terwijl de trekschuit rustig door het water gleed.

Schuitepraetje

Omdat de kosten laag waren, namen brede lagen van de bevolking de trekschuit. Het is geen toeval dat een populair literair genre uit die tijd het 'schuitepraetje' heette. Schuitepraetjes waren pamfletten waarin actuele kwesties werden besproken of op de hak genomen, in de vorm van een verzonnen gesprek tussen, bijvoorbeeld, een boer, een koopman en een deftige heer, die met elkaar in gesprek raakten tijdens een reis met de trekschuit. Vrouwen die vis bij zich droegen, moesten verplicht voorop zitten, zodat de rest geen last had van de stank.



Boek een vaartocht met je klas

Varen en ondertussen veel te weten komen over de geschiedenis van je eigen woonomgeving. Trekvaart, trekschuit, jaagpad, jaagbruggetjes en rollepalen... deze intrigerende bezienswaardigheden zie je het beste als je zelf gaat 'varen, net als toen'. Rondvaartondernemers staan klaar om je klas op te ontvangen en onderweg belangrijke objecten aan te wijzen. Aan boord gaan de leerlingen enkele leerzame opdrachten uitvoeren.

Je kunt een trekvaart onder andere boeken bij de volgende rondvaartondernemingen.

• Rondvaart Leiden vaart op een authentieke Kagenaar door de Bollenstreek (tussen Leiden, Oegstgeest, Teylingen, Noordwijk, Lisse en Hillegom).
www.rondvaartleiden.nl
www.varenbollenstreek.nl

van een trekschuit) tussen Den Haag, Rijswijk, Delft, Leidschendam-Voorburg, Voorschoten en Rotterdam.
www.oioevaart.nl
www.vlietvaart.nl

• Warbout Rondvaarten vaart op de Delftlandse Vlietvaarten.
www.vlietlander.nl

• Fluisterboot Andante vaart in Vlaardingen en omgeving.
www.vlaardingsefluisterboot.nl

• De Hollandse Vloot vaart op Den Haag, Westland, Midden-Delfland, Schiedam en Delfshaven.
www.dehollandsevloot.nl

Download gratis lesmateriaal over Trekvaarten

Meer informatie

Download gratis het lesmateriaal voor groep 5 tot en met 8 (handleiding, afbeeldingen en routebrochure) op: www.geschiedenisvanzuidholland.nl/verhalen/educatie-trekvaarten
Neem voor andere groepen contact op met: educatie@erfgoedhuis-zh.nl en met de rederij.

Tip

Leuke kaart
Bestel gratis de Erfgoedkaart Trekvaarten op www.erfgoedhuis-zh.nl/webwinkel/publicaties

Jaagbruggetjes hebben aan de waterkant een verlaagde brugleuning, zodat het jaagtouw er niet achter blijft haken.

In de berm stonden rolpalen, die dienden om trekschuiten de bocht om te trekken zonder dat de schuit naar de wal dreef.

Op het traject Delft - Rotterdam werden per jaar gemiddeld 120.000 passagiers vervoerd.



Ook in de eerste jaren na de komst van de trein bleef de trekschuit een belangrijk vervoermiddel. (Collectie Scheepvaartmuseum Amsterdam)

Wat kun je vandaag nog terugvinden van de trekvaarten?

Op de Schie en de Vliet vindt nog steeds beroeps-binnenvaart plaats. Langs de trekvaarten vinden we nog volop de structuur van de oude jaagpaden, tegenwoordig veelal in gebruik als fietspad, soms als autoweg.

Vroeger lagen landgoederen en buitenplaatsen met de voorkant aan de trekvaarten, nu loopt het water veelal achterlangs en zijn de huizen andersom, op de weg, georiënteerd.

Gebouwd erfgoed dat aan de trekvaart herinnert, is er gelukkig ook nog. Het veerhuis in Overschie, het toluhuis bij Oegstgeest en het Commissarishuis aan de Vliet bij Zoeterwoude zijn enkele voorbeelden.

36 personen konden er maximaal per schuit mee.

Het einde van de trekschuit

Meer dan 200 jaar was de trekschuit verbonden met de Hollandse cultuur en het openbare leven. Toen in de loop van de achttiende eeuw de economie achteruitging, nam ook het trekschuitvervoer steeds verder af.

deze spoorlijn in 1847 werd doorgetrokken via Leiden en Delft naar Rotterdam was het definitief gedaan met de trekschuit. Opvallend genoeg volgde de spoorlijn grotendeels het tracé van de trekvaart en werden veel van de stations aangelegd in de nabijheid van de oude afvaartplaatsen.

In 1839 reed de eerste trein tussen Amsterdam en Haarlem en toen

Colofon > Deze poster is vervaardigd naar alle basisscholen langs de Haarlemmer-trekvaart, de Vliet en de Schie en is een gezamenlijke uitgave van Rondvaart Leiden en De Oelevaart. Wij werken aan de uitbreiding van het aantal routes. Voor scholen die verderaf liggen van de trekvaarten, wordt er een speciale route ontwikkeld. > Erfgoedhuis Zuid-Holland is een provinciaal kennis- en servicecentrum dat zich (in opdracht van de Provincie Zuid-Holland) inzet om erfgoed te behouden, benutten en beleefbaar te maken. Voor meer informatie: www.erfgoedhuis-zh.nl > De ontwikkeling van het onderwijsproject 'Varen, net als toen' is mede mogelijk gemaakt met steun van de Provincie Zuid-Holland.

Vanaf De Korte Mare in Leiden vertrokken de trekschuiten naar Haarlem via de Haarlemmer-trekvaart. Schilderij van Paulus la Fargue uit 1778 (Stedelijk Museum De Lakenhal, Leiden)