

05 De eerste trekvaart, knooppunt Amsterdam

Het begin van de Haarlemmer-trekvaart in Amsterdam. Links een gereedliggende trekschuit, rechts vooraan het 'wed' (de plek waar de paarden werden gedrenkt) en daarachter de toegangspoort tot de stad, de Haarlemmerpoort. Schilderij van Thomas Heeremans uit 1691.

Het is voorjaar 1842, nieuwe tijden dienen zich aan. Bij de vertrekplaats van de Haarlemmer-trekvaart, even buiten Amsterdam, staat een weemoedige weduwe. Haar veerhuis moet wijken voor een modern stationsgebouw en het versleten interieur – buffetten, tafels, stoelen, theeserviezen, glaswerk, theestoven – gaat naar de hoogste bidder. Ook de naastgelegen schuitemakerswerf en trekpaardenstal maken plaats voor het imposante Station Willemspoort, dat in december 1843 de deuren opent.¹

AANLEG EN ALTERNATIEVEN

De sloop symboliseert de transformatie van de kabbelende trekschuit naar de relatief pijlsnelle stoomtrein. Duurde een trekvaarttocht naar Haarlem nog ruim twee uur, de nieuwe locomotieven bereiken de Spaarnestad in een half uur. Tweehonderd jaar vóór de komst van de stoomtrein was juist de aanleg van de Haarlemmer-trekvaart een revolutionaire gebeurtenis. Het was niet de eerste trekschuitverbinding in de Nederlandse Republiek, maar de vervoersonderneming van Amsterdam en Haarlem was van buitengewoon kaliber.










De stadsbesturen investeerden een kapitaal in de aanleg en het onderhoud van de Haarlemmer-trekvaart. De regelmatige frequentie en het gerief van de reizigers maakten van hun initiatief een doorslaand succes, zeker vergeleken met de alternatieve vervoersmiddelen. Amsterdam zou uitgroeien tot een knooppunt van trekvaartverbindingen die het gewest Holland en een groot deel van de Republiek bestreken.²

Vóór de voltooiing van de Haarlemmer-trekvaart was Amsterdam al het middelpunt van een netwerk van binnenvaartschepen. Vanaf de 15de eeuw leidden de doorvoer van internationale goederen en de verhoogde productie van laken, vis, bier en zeep in de Hollandse steden en van zuivel op het platteland tot een intensievere scheepvaart op de binnenwateren. De route 'binnen dunen' naar de Zuidelijke Nederlanden was veiliger dan 'buitenom', via de ondiepe en onvoorspelbare Zuiderzee. In Amsterdam moesten zeeschippers hun goederen overladen op kleinere binnenvaartschepen, die via het IJ, door de sluis van Spaarndam over het Spaarne langs

Het start- en eindpunt van de trekvaart naar Haarlem vinden we net buiten de Haarlemmerpoort (Willemspoort) in het noordwesten. Het jaagpad loopt aan de zuidzijde van de vaart. In Amsterdam waren meer aankomst- en vertrekplaatsen van trekschuiten en pontveren. Bij de Stadsherberg aan het IJ vertrok een veer naar de overzijde, waar men aansluiting had op de trekschuit naar Buiksloot en Purmerend. Aan de Amstel

lagen twee herbergen, De Berenbijt en de IJsbreker. Bij die laatste herberg vertrokken de trekschuiten naar Muiden, Weesp en Utrecht; vanaf De Berenbijt vertrokken de trekschuiten naar Gouda. In de stad zelf bevonden zich ook verschillende opstapplaatsen voor schuiten, onder meer aan de Pijpenmarkt achter het Stadhuis (Paleis op de Dam).

LEGENDA

-  bebouwing tot 1800
-  terrein 2020
-  trekvaart
-  jaagpad
-  IJ-veer
-  halteplaats
-  herberg
-  stadspoort
-  toluhuis



De Zijlpoort in Haarlem, rond 1670 geschilderd door Gerrit Berckheyde. Links buiten beeld begon de Leidsevaart en lag het stalhuis waar de trekschuit naar Leiden vertrok. In de stadsgracht rechts ligt een jacht met het wapen van de stad Haarlem, vermoedelijk het stadsjacht.

het zomaar een paar uur langer duren. De betrouwbare trekschuit met zijn regelmatige dienstregeling vormde dus een enorme verbetering in het personenvervoer tussen Haarlem en Leiden.

AANLEG VAN DE TREKVAART

Direct na het besluit in april 1656 begonnen de stads-landmeters Andries van der Walle van Haarlem en Joris Gerstecoren van Leiden het tracé in kaart te brengen. Op basis daarvan werden taxaties verricht voor de aankoop of onteigening van gronden. Die taxatie was een taak voor een comité van bestuurders van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Op 12, 14 en 20 juni 1656 moesten de eigenaren van de gronden langs de vaart op hun percelen aanwezig zijn, zodat zij problemen als gevolg van de aanleg kenbaar konden maken. Zo waren er landeigenaren die grond moesten inleveren en boeren die hun weiland doorsneden zagen worden en een voorziening vroegen om hun vee te bereiken. Zij konden een verzoek tot schadevergoeding indienen.

Bij het bepalen van het tracé werd zoveel mogelijk uitgegaan van bestaande wateringen in het gebied. Die hoefde men alleen maar te verbreden en op sommige plekken recht te trekken. Deze vaarten liepen in noord-zuid-richting door de strandvlakte, het lager gelegen gebied tussen de parallel aan de kust lopende duinruggen (strandwallen). Om regenwater dat van de duinen naar de strandvlakte loopt af te voeren, waren daar sinds de middeleeuwen al wateringen ontstaan en gegraven,

zoals de Zwet, de Veenwatering en de Houtvaart. Deze bestaande vaarten van de Noordwijkerhoek tot aan Haarlem werden vergraven tot trekvaart en dit bespaarde veel tijd en kosten. Naar hedendaagse begrippen is de trekvaart Haarlem-Leiden wonderbaarlijk snel aangelegd, zeker als je bedenkt dat al het graafwerk met de hand is uitgevoerd. In de 17de eeuw sprak men van 'een onmooglijk wonder'.³

Omdat het tracé door de strandvlakte voert, terwijl de dorpen juist op de strandwallen liggen, loopt de trekvaart Haarlem-Leiden op veel plaatsen bijna een kilometer buiten de bebouwde kom. Daardoor is de trekvaart nooit erg belangrijk geweest voor het personenvervoer tussen de dorpen onderling. Maar de trekschuit was dan ook vooral bedoeld als 'intercity' van stad tot stad. Ook bij Oegstgeest en Leiden konden bestaande waterlopen worden benut voor de trekvaart. Daar werden de riviertjes de Mare en de Poel aangepast en werden waar nodig jaagpaden en bruggen verbeterd.

DE EERSTE SPADE DOOR HET DUIN

Het gedeelte van de trekvaart vanaf de Noordwijkerhoek tot Oegstgeest moest wél worden gegraven. Hiervoor is een kaarsrechte lijn getrokken, die ten oosten van Voorhout de Elsgheestpolder doorsnijdt en die voornamelijk door veengebieden loopt. De strandwallen vormen echter geen regelmatig patroon. Tussen Vogelenzang, Bennebroek en Hillegom verspringen de duinruggen. Daar moest de trekvaart over ruim een kilometer dwars

door een breed duingebied worden gegraven. Dat gedeelte van het werk werd eerder aanbesteed en startte al in de herfst van 1656.

Op 26 september 1656 kwamen de Haarlemse bestuurders en commissarissen naar het eind van 'het Qua laantje' (nu Zwarteweg) in Bennebroek. Hugo en Johan Steyn, twee zoontjes van de Haarlemse commissaris Mattheus Steyn, kregen versierde kruiwagentjes en schepjes en staken de eerste spade in de grond voor de aanleg van de trekvaart. Na dit feestelijke moment werkten honderden arbeiders vervolgens de hele winter aan het doorgraven van het duingebied.⁴

GRAAFWERK

Intussen hadden de twee landmeters eind 1656 het 29 kilometer lange tracé uitgewerkt in 40 detailkaarten. Precies halverwege sloegen zij een grenspaal in de grond, die duidelijk maakte voor welk deel van de vaart Haarlem verantwoordelijk was en waar het beheer van Leiden begon. Dit 'halfscheyd' lag op de gemeentegrens van Lisse en Noordwijkerhout, om precies te zijn '150 roe bezuyden Delffweg', ofwel ruim 500 meter, waar de Cromme Vaert uitmondde in de nieuwe trekvaart. Aanvankelijk was dit een elzenhouten paal, maar in 1820 is die vervangen door de hardstenen grenspaal met de beide stadswapens erop, die nog steeds langs de Leidsevaart in Lisse staat, zo'n 500 meter ten zuiden van de Delfweg.

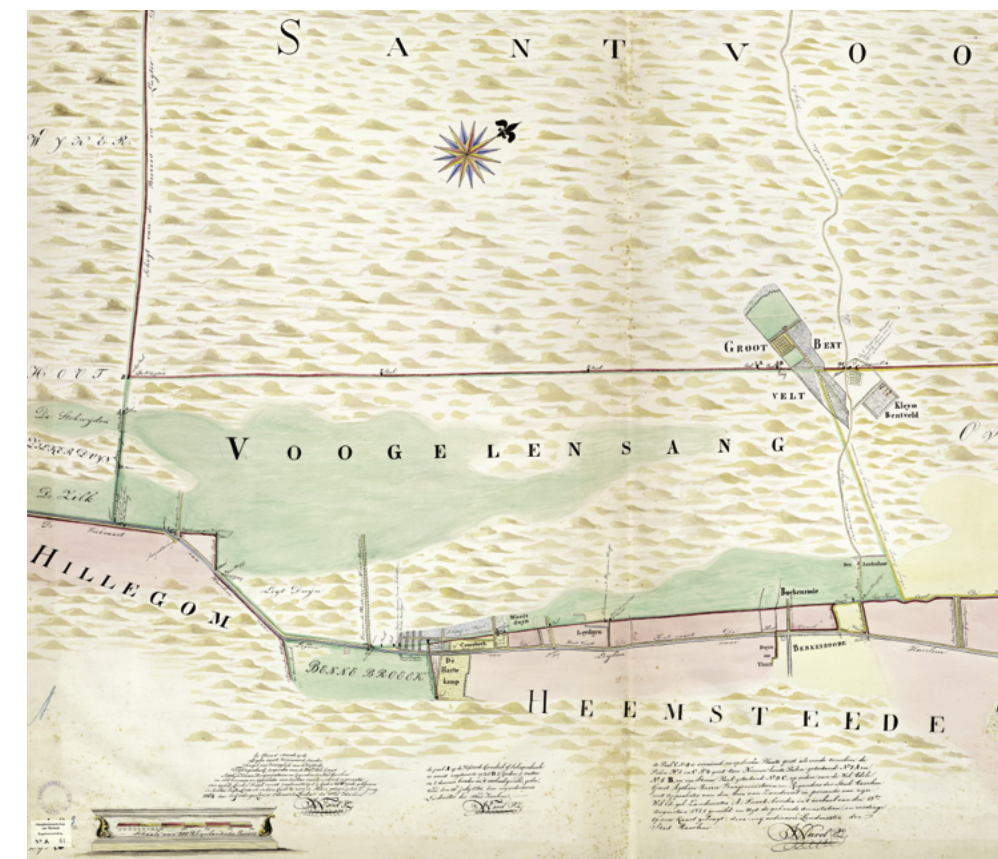
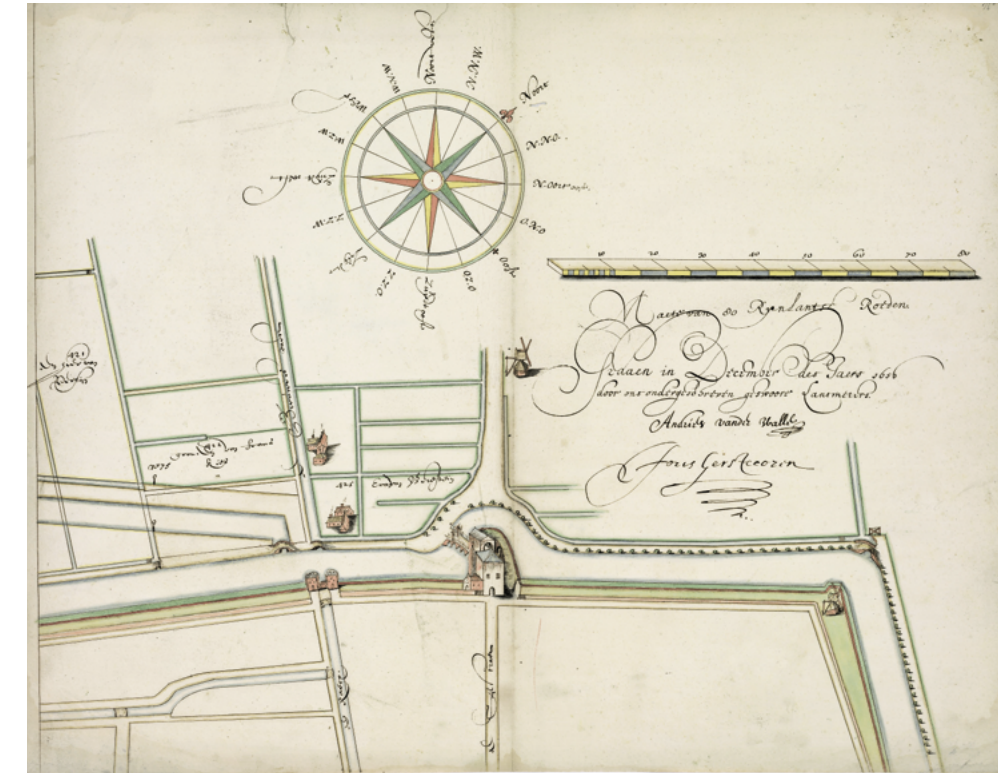
Op 27 februari 1657 vond in Haarlem de aanbesteding plaats van het verbreden van de vaart, het rechtekken van wateringen en de aanleg van jaagpaden. Dit werk was verdeeld in 49 'parken' van 70 tot 200 Rijnlandse roeden (zo'n 250 tot 750 meter) lengte. Aannemers konden voor een of meer gedeelten inschrijven. Tussen half maart en eind oktober 1657 hebben naar schatting 1150 arbeiders aan de trekvaart gewerkt.⁵

Volgens het bestek moest de trekvaart op waterniveau 18 meter breed zijn en een diepte van 2,5 meter hebben. Aan beide zijden van de vaart kwam een kade, waarop aan één kant een jaagpad of trekweg van ongeveer 7 meter breed werd aangelegd.

VASTE BRUGGEN

Om de belangen van Gouda niet te schaden, gaven de Staten van Holland in 1656 alleen toestemming voor de aanleg van de trekvaart Haarlem-Leiden als die zou dienen voor personenvervoer. In de Provisionele Ordonnantie van 16 oktober 1657 werd vrachtvervoer via de vaart expliciet uitgesloten. 'De Schuytvoerders vande Jacht-schuyten sullen alleen personen mogen voeren, maar gheen stuck-goederen, packen, sacken ofte coopmanschappen, uytgesondert reys-koffers, die men ordinaris met de waghens voert, maeltgens packens, sackers ofte korven, soo wanneer de luyden die reysen mede selfs daer by zijn'.⁶

Om vrachtschepen te weren werd bovendien gekozen voor vaste bruggen met een smalle doorgang. In 1657 werd de bouw van veertien nieuwe bruggen aanbesteed, die zowel over de trekvaart als over zijsloten in het jaagpad werden gebouwd. De meeste bruggen hadden 'een steene wulfsel', een gemetseld gewelf. Alleen bij de Zandvoortselaan in Heemstede, de Herenstraat in



boven

In 1656 maakten Andries van der Walle en Joris Gerstecoren een zeer gedetailleerde kaart van de aan te leggen trekvaart van Leiden naar Haarlem. Dit is het laatste van de veertig kaartbladen, met links het begin van de vaart en het vertrekpunt bij de Haarlemse Raaksbrug.

onder

De aanleg van de trekvaart tussen Haarlem en Leiden was geen eenvoudige onderneming. Bij Hillegom en Bennebroek voerde de vaart dwars door de duinen, waarvoor veel graafwerk nodig was. Detail van een kaart die is gemaakt om de grenzen van een aantal heerlijkheden rondom de trekvaart vast te leggen (kopie uit 1764 door J. van Varel Pz., oorspronkelijke kaart uit 1729 door C. van Velzen).

De trekvaart Haarlem-Leiden

In 1657 ging de trekschuitdienst tussen Haarlem en Leiden van start. De aanleg van deze trekvaart vormde de ontbrekende schakel in het Hollandse trekvaarten-netwerk. De trekschuitdienst Haarlem-Leiden heeft dienst gedaan tot 1860. In die ruim tweehonderd jaar zijn op dit traject meer dan dertien miljoen reizigers vervoerd.

DE LAATSTE SCHAKEL IN HET NETWERK

Het was al langere tijd de bedoeling om een trekvaart te maken tussen Haarlem en Leiden, in aansluiting op de trekschuitverbindingen met andere Hollandse steden.¹ In 1640 dienden Leidse kooplieden bij hun stadsbestuur daarvoor al een verzoek in, maar plannen in die richting werden lange tijd gedwarsboomd door Gouda, dat vreesde dat daardoor het handelsverkeer dat die stad passeerde, zou teruglopen. Het Goudse stadsbestuur drong bij de Staten van Holland en West-Friesland aan op het belang van een trekvaartverbinding van Gouda met Amsterdam, een plan dat op zijn beurt door Leiden en Haarlem werd gedwarsboomd. Uiteindelijk keurden de Staten van

Holland en West-Friesland op 6 april 1656 beide plannen goed. Vanaf dat moment werden beide vaarten tegelijk aangelegd. In november 1657 was de trekvaart Haarlem-Leiden klaar, de trekvaart Amsterdam-Gouda volgde in het voorjaar van 1658. Zo waren de laatste schakels in het Hollandse trekvaarten-netwerk gesloten.

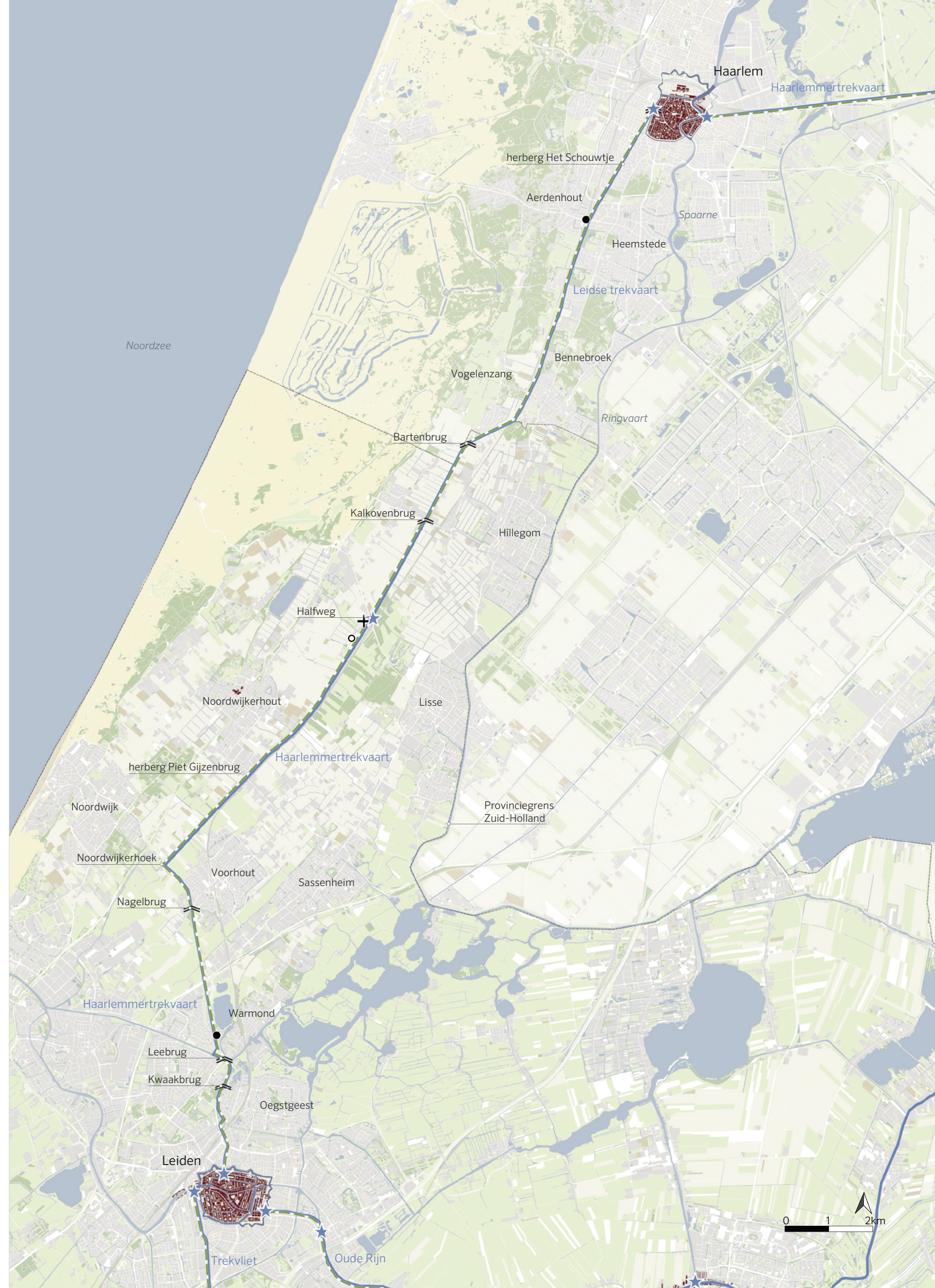
Voordat deze trekvaartverbinding in 1657 tot stand kwam, waren reizigers tussen de steden Amsterdam, Haarlem en Leiden aangewezen op scheepvaart over het Haarlemmermeer en Leidse Meer. Tussen de steden en dorpen aan de oevers van het meer voeren op vaste dagen beurtschepen en marktschuiten. De zeilschepen namen zowel vracht als passagiers mee. Vanuit Leiden vertrokken 19 beurtveren naar allerlei steden en dorpen, vanuit Haarlem waren er 26 veerverbindingen.²

Er waren vanuit de steden dus reismogelijkheden genoeg, maar die hadden als nadeel dat ze allemaal via het Haarlemmermeer en Leidse Meer gingen. De tocht per zeilschip was echter niet comfortabel en bij storm zelfs gevaarlijk. Bovendien wist je nooit precies hoe laat je op je bestemming aankwam. Als de wind tegenzat, kon

Rechterpagina

De trekvaart Haarlem-Leiden vormde het sluitstuk van het Noord-Zuidtraject binnen het Hollandse netwerk. Dit gedeelte tussen de Raaksbrug in Haarlem en de Korte Mare in Leiden was 29 kilometer lang en de vaartijd bedroeg vier uur. Onderweg werd halt gehouden bij Halfweg (Lisse) voor een paardenwissel. Daar lag bovendien het (inmiddels gesloopte) commissarishuis. Halfweg wordt ter plaatse nog door een stenen grenspaal gemarkeerd. Het jaagpad verspringt op dit traject vijf keer naar de andere oever, telkens bij een brug. Tolhuizen waren gelegen in Heemstede en in Oegstgeest.

Aan de oostzijde van de stad Haarlem arriveerde de trekschuit vanuit Amsterdam net buiten de Amsterdamse Poort. Aan de westzijde, bij de Raaksbrug buiten de Zijlpoort, vertrokken de trekschuiten richting Leiden over de Leidsevaart.



gemakkelijk om zich heen konden grijpen. De nieuwe venthal was gelegen in de stadsuitbreiding die speciaal was aangelegd voor de lakenindustrie; daar werden de grachten deels door natuurlijke beweging van de rivier de Mare en deels door bemaling met rosmolens schoongehouden. Deze voorziening waar de stoffen 'secur bewaert, besighticht ende gekocht' konden worden, zou daarom 'in tijde van sterfte een seer dienstige plaets voor de kooplyden en lakendrapeniers' zijn.

EINDELIJK AANSLUITING MET HET NOORDEN

Toen vanaf 1 november 1657 de eerste trekschuit over de Leidsevaart en Haarlemmertrekvaart gleed, ontkende dit een ware mobiliteitsrevolutie: het eerste jaar vervoerden de zestien trekschuiten op deze lijn 130.000 reizigers en in 1671 waren het er bijna 150.000.¹¹ Na de aansluiting nam de productie van het Leids laken inderdaad volgens verwachting almaar verder toe. Dat is verrassend omdat de Nederlandse Gouden Eeuw na het rampjaar 1672 definitief voorbij was. Het topjaar van de lakenproductie viel in 1698 toen bijna 30.000 lakens hun weg vonden op de wereldmarkt.¹² De trekvaarten en de oprichting van de lakenhal hebben in belangrijke mate aan dit succes bijgedragen.¹³

Pieter van Abeele, penning op de opening van de trekvaart tussen Haarlem en Leiden, geslagen in 1659. Op de voorzijde staat in het randschrift dat de trekvaart in 1656 gereed is gekomen en dat de eerste trekschuit in 1657 is gaan varen. De leeuwen houden het wapenschild van Haarlem vast. Op de keerzijde staat onder de titel 'memoriam' een tekst in het Latijn, die nadrukkelijk aangeeft dat de trekvaart is aangelegd voor publiek gebruik.



De trekschuit naar Haarlem vertrok vanaf de Korte Mare. Middenachter staat de Marepoort. Goed zichtbaar zijn ook de twee veerhuisjes. Gedeelte van een schilderij van Paulus Constantijn la Fargue uit 1778.



12 De Leidse Dam als twistappel



In de Vliet lag ter hoogte van de Leidse Dam een zogeheten 'zwaikom', een plaats waar trekschuiten konden aanmeren en keren. In 1756 bracht Paulus Constantijn la Fargue, kijkend vanuit de Leidse richting, de drukte hier in beeld. Opvallend zijn de lantaarns.

De Vliet doorsnijdt de landscheiding die de grens vormt tussen de hoogheemraadschappen van Rijnland en Delfland. Op dit kruispunt lag vanouds de Leidse Dam als barrière tegen eventuele wateroverlast. Deze dam vormde een obstakel van jewelste voor het scheepvaartverkeer. Dat bestond in de Middeleeuwen vrijwel uitsluitend uit platbodems wegens de vele ondiepten in de Vliet. Bovendien moesten de vaartuigen laag zijn, om onder bruggen door te kunnen. Op de dam was een zogenaamde *overtocht* waar schuitjes met windassen naar de overzijde konden worden getrokken. Een bewerkelijk alternatief was het overladen van de vracht

in een vaartuig aan de andere kant van de dam. Voor alle goederen die de dam passeerden, op welke wijze dan ook, was tol verschuldigd. Reizigers moesten overstappen op een boot aan de andere zijde van de dam. Dit alles leverde behalve oponthoud ook veel bedrijvigheid op en zo ontstond hier een levendige nederzetting met woningen, werkplaatsen en herbergen.

STRIJD OM DE LEIDSE DAM ¹

De Leidse Dam was eeuwenlang de inzet van conflicten tussen de grote steden van Holland. Vooral Delft maakte zich al in de Middeleeuwen druk over deze landscheiding,

in de eerste plaats wegens de watervoorziening. De welvaart van de stad was voor een belangrijk deel te danken aan de biernijverheid, die afhankelijk was van voldoende aanvoer van vers water. Als het peil in Delfland laag was, bestond het risico dat via de Schie brak water binnendrong, dat ongeschikt was voor bierproductie. In Rijnland stond het water doorgaans hoger, dus een opening in de Leidse Dam zou soelaas kunnen bieden. Maar dat ging zomaar niet. Delft wilde uiteraard dat water werd ingelaten bij droogte, terwijl Rijnland alleen water kwijt wilde als het zelf overlast ervoer – en dan zat Delfland er niet op te wachten. In 1473 schakelde de stad hertog Karel de Stoute in om een uitspraak te doen. Uiteraard wees zij erop dat de welvaart van zijn stad, die geacht werd fors bij te dragen in de bede, gebaat was bij een bloeiende biernijverheid. De landsheer gaf toestemming voor de aanleg van een duikertje, zodat in geval van nood waterverversing mogelijk was. Rijnland sputterde nog tegen, maar na een uitspraak van het Hof van Holland in 1506 kon definitief een waterdoorlaat worden aangelegd.

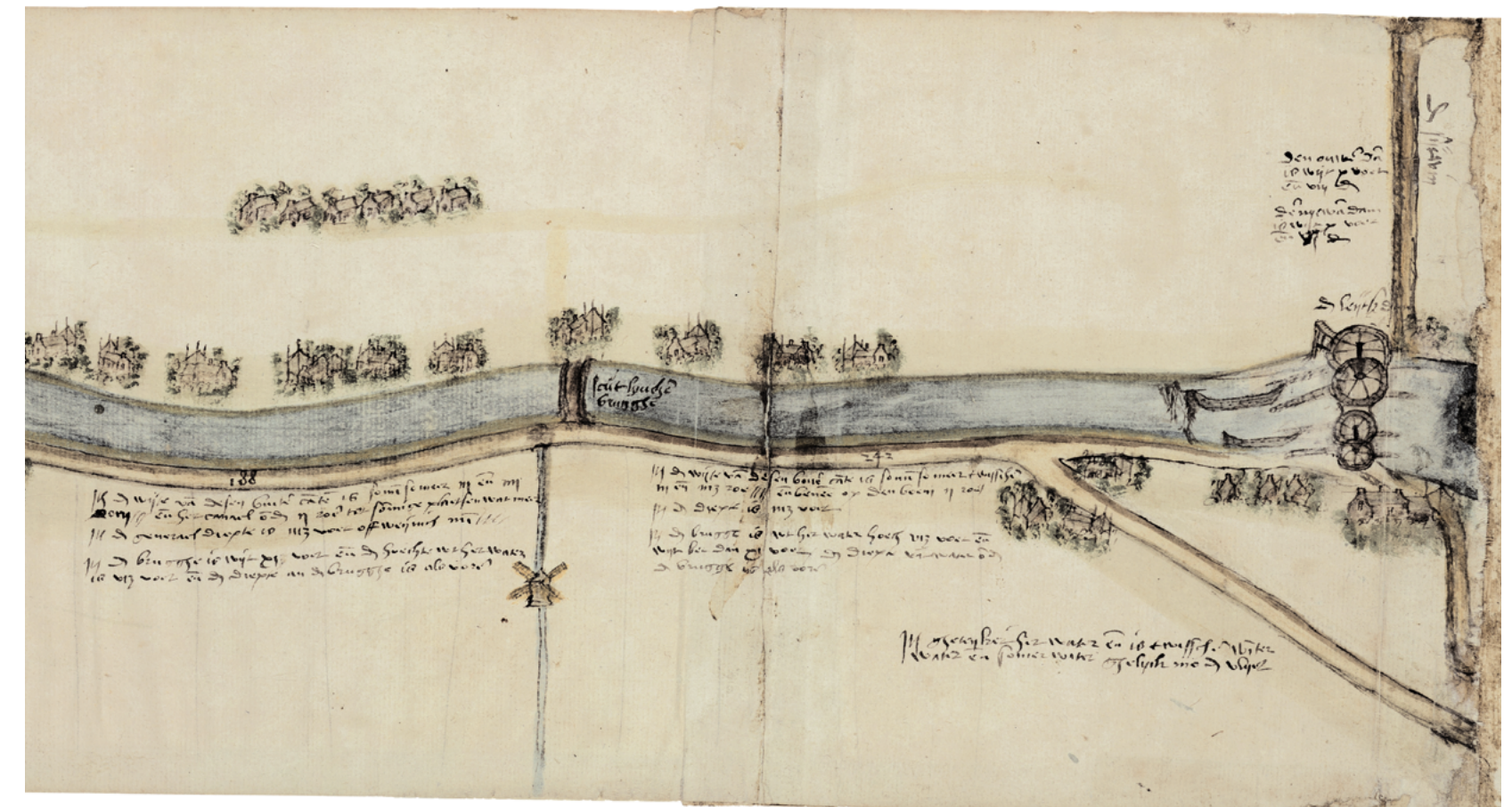
Ook als vaarweg was de Vliet van groot belang voor Delft, omdat deze waterloop de kortste verbinding vormde met Leiden, Haarlem en Amsterdam. De stad exporteerde naast bier onder meer veel kaas en boter en voor het vervoer van zulke bederfelijke waren was het oponthoud aan de Leidse Dam niet bevorderlijk. De overtocht was als leen van de grafelijkheid in handen van de familie Van Naaldwijk, waarmee Delft goede betrekkingen onderhield. In 1489 verzocht Hendrik van Naaldwijk, misschien wel op aandringen van de stad, aan hertog Filips de Schone en het hoogheemraadschap van Delfland toestemming om in de dam een doorgang aan te mogen leggen ten behoeve van de scheepvaart. Hij had sterke argumenten: het overhalen veroorzaakte schade aan schuiten, het kostte veel tijd, net als overladen, en

het maakte transport onnodig duur. Een vlotte doorvaart was dus in ieders voordeel, zo stelde Hendrik. Daar dachten sommigen toch anders over, zo bleek toen de vergunning eenmaal was verleend en de aanleg begon.

Met name Dordrecht, Gouda en Haarlem hadden er geen enkel belang bij dat via de Vliet een goed bruikbare vaarweg door Holland zou ontstaan. Zij lagen aan de zogenaamde 'gecostumeerde vaart', ofwel de traditionele, min of meer verplichte route, die al eeuwenlang door privileges werd beschermd. Deze liep van Dordrecht via de Merwede en de Hollandse IJssel naar Gouda en vervolgens via de Gouwe en de meren naar Haarlem en het IJ. De drie steden wezen hertog Filips er nadrukkelijk op dat zijn tolleren in Gouda en Spaarndam minder op zouden leveren als schippers gemakkelijker via de Vliet konden varen. Zij preekten uiteraard voor eigen parochie, want normaal waren steden niet zo bezorgd om de landsheerlijke kas. Zij vreesden vooral voor afname van de bedrijvigheid binnen hun eigen grenzen. Wat meespeelde was dat Delftse brouwers bezig waren hun concurrenten uit Haarlem en Gouda volledig uit de markt te drukken, dus die steden stonden niet te springen om Delft te helpen aan vers water en betere vaarwegen.

In januari 1492 barstte de bom. Gouda en Dordrecht huurden 53 sleden voor het vervoer van honderden inwoners naar de Leidse Dam om de sluiswerken kort en klein te slaan, onder bescherming van liefst 174 gewapende mannen. Hendrik van Naaldwijk probeerde de bouw weer op gang te brengen, maar zodra er enige voortgang was geboekt, kwamen de tegenstanders de boel weer vernielen. Moedeloos geworden staakte hij het werk en bond de juridische strijd aan. Die ging echter reddeloos verloren. De privileges van Gouda en Dordrecht, alsmede de financiële belangen van de grafelijkheid gaven voorslag: scheepvaart door de dam was en bleef verboden. Heel kleine bootjes

De overtoom over de Leidse Dam. Detail uit de kaart van de Vliet door Coenraet Oelensz., ca. 1556.



13 Langs de Haagse Trekvljet

Wie rond het midden van de 17de eeuw met de trekschuit over de Trekvljet Den Haag binnenvoer, zal ongeveer hetzelfde uitzicht hebben gehad als Jan van Goyen op zijn panoramische schilderij *Den Haag vanuit het zuidoosten* heeft vastgelegd. Met afmetingen van 4,6 x 1,74 meter is dit schilderij misschien wel de meest monumentale verbeelding van een trekvaart uit de Nederlandse kunstgeschiedenis.

REGERINGS- EN HOFSTAD

De opdracht voor het schilderij kwam van het Haagse stadsbestuur, dat het werk bestemde voor het raadhuis aan de Groenmarkt. Interessant is dat het door Van Goyen gekozen perspectief, vanaf de Trekvljet, relatief nieuw en origineel was. Het stelde hem in staat om alle belangrijke

gebouwen in de stad, waaronder de Grote Kerk, het Oude Raadhuis, de Ridderzaal en het Mauritshuis, in één beeld te vangen. Tegelijkertijd zal de keuze voor dit standpunt zijn ingegeven door het grote belang dat de Trekvljet voor Den Haag had.

Opmerkelijk is dat Van Goyen in het water van de Trekvljet geen gewone trekschuit afbeeldde, maar een zogeheten staatsietrekschuit – rijk gedecoreerd en met een deftig, in zwart gekleed gezelschap aan boord, misschien wel leden van de Staten-Generaal.¹ Net als de door zes paarden getrokken koets – een aantal dat in de Republiek was voorbehouden aan de stadhouder en hoge, buitenlandse gezanten en vorsten – moet de staatsietrekschuit de bijzondere status van Den Haag benadrukken: officieel een dorp, maar tegelijkertijd,

in de woorden van Constantijn Huygens, een ‘Dorp der Steden een daer yeder Straet een Stad is’. In inwonertal, rechtspraak, bestuursvorm en bijzondere gebouwen deed Den Haag in de 17de eeuw niet meer onder voor ‘echte’ steden. Bovendien was Den Haag, opnieuw in de woorden van Huygens, ‘het heele Land in 't klein, de Waege van den Staet’. Vanaf het einde van de 16de eeuw was de stad de permanente vergaderplaats van de gewestelijke regering, de Staten van Holland en de zetel van het landsbestuur, de Staten-Generaal, en residentie van de stadhouders van Holland, de prinsen van Oranje-Nassau. Deze bijzondere status als regerings- en hofstad vormde de basis voor de spectaculaire groei die Den Haag in de 17de eeuw doormaakte, van 6.900 inwoners in 1588 tot 24.000 in 1677. Een groei die gepaard ging met een steeds intensiever scheepvaartverkeer over de Trekvljet.

DE HAAGSE TREKVLJET

De Haagse Trekvljet werd in 1345 op grafelijk bevel aangelegd.² Samen met het Spui (wateruitlaat), dat al bestond als afwateringssloot, vormde de Trekvljet over een afstand van 4,5 kilometer een verbinding van het grafelijk hof (het Binnenhof) met de Vliet bij Rijswijk. Het doel van deze kostbare operatie was tweeledig. Enerzijds werd de handel erdoor bevorderd, want het enigszins geïsoleerde Den Haag stond nu in directe verbinding met steden als Delft, Rotterdam, Leiden en Gouda. Anderzijds

was de aanleg waarschijnlijk ook bedoeld om de Haagse waterhuishouding te verbeteren. Dat was nodig, want het dorp kampte door zijn relatief hoge ligging, ver van het stroomgebied van grote rivieren, met een bijzonder slechte watercirculatie. Stankoverlast was het gevolg, want het water werd in deze tijd – en nog lang daarna – als open riool gebruikt. Met de verbreding van het Spui en de aanleg van de Trekvljet werd de afwatering verbeterd en kon bovendien boezemwater uit de Vliet in de slotgrachten rond het Binnenhof stromen. Ook de aanleg van de Hofvijver en de Beek vonden vermoedelijk in dezelfde tijd en deels met hetzelfde motief plaats.

HAVENWERKEN ROND HET SPUI

Mede door de verbinding met de Trekvljet zou het gebied rond het Spui eeuwenlang een aantrekkelijke vestigingsplek zijn. De groei van Den Haag vond dan ook met name in zuidelijke richting plaats, langs beide zijden van het Spui. Vooral in het eerste kwart van de 17de eeuw was het Spuikwartier *booming* en vonden er grote veranderingen plaats. Ingegeven door het succes van andere Hollandse steden zette het Haagse stadsbestuur in op de verwezenlijking van een groots havenplan. Tegelijkertijd werd, mede op initiatief van prins Maurits, een singelgracht rond de stad aangelegd. Die moest dienen als verdedigingsgracht – een alternatief voor vestingwerken waarvoor wel plannen waren gemaakt, maar zonder

In 1650 maakte Jan van Goyen in opdracht van het Haagse gemeentebestuur een monumentaal en zeer gedetailleerd panorama van Den Haag. Het schilderij van ruim 4,6 meter breed was bedoeld voor het raadhuis aan de Groenmarkt. Van Goyen heeft geprobeerd om een zo imponerend mogelijk beeld van Den Haag te geven. Zijn keuze voor een standpunt vanuit het zuidoosten stelde hem in staat alle belangrijke gebouwen in één beeld te vangen, samen met de levensader van de stad: de Trekvljet.



16 Delft als spin in een web van trekvaart

'T'is seer geriefflicken end een gneuchte om sien als men te water vaert van hier nae Den Haghe end oeck nae Rotterdam, hoe de schuijten daer worden getrocken van een peerdt, daer een jong op sit, die dat voort ment, sijnde een lange lijnde vastgemaect an die schuijt, welcke dan so hart voort gaet, als een pijl wth een booch.'

Met de kennis van nu is het een bekend beeld dat de Harderwijkse burgemeesterszoon Ernst Brinck hier schetst: met de trekschuit reisde je snel en gerieflijk tussen de Hollandse steden.¹ Des te opmerkelijker is het dat zijn reisverslag dateert van omstreeks 1605. Hoe verhoudt dit zich tot het gangbare idee dat 'de trekschuit' pas vanaf de jaren dertig van de zeventiende eeuw in zwang raakte?

MIDDELEEUWSE WATERWEGEN ALS TREKVAART

Rond Delft vond passagiersvervoer met door schuiten getrokken paarden blijkbaar al veel eerder plaats. Geen

wonder: de stad was vanouds het centrum van een netwerk van waterwegen, merendeels van niet-natuurlijke oorsprong. Delft ontleende zijn naam niet voor niets aan het werkwoord 'delven'. De nederzetting, die in 1246 stadsrechten kreeg, lag als enige van de grote Hollandse steden niet aan een rivier of een meer. Voor toegang tot open water was Delft afhankelijk van gegraven waterlopen. De oudste was de Delf, in de elfde eeuw aangelegd voor de ontwatering en ontginning van het veengebied. Dit water sloot zuidwaarts aan op de Schie, zodat Delft via Schiedam toegang had tot de Maasmond en de zee. Eind twaalfde eeuw kwam in het noorden de verbinding met de Vliet tot stand, waarlangs Leiden, Haarlem en Amsterdam bereikbaar waren. Een eeuw later werd 's-Gravenhage de grafelijke residentie. In 1344 liet graaf Willem IV hiervandaan een vaart graven naar de Vriesen aan de Vliet, om zo via de Delf en de Schie toegang te krijgen tot open water.²

Dit netwerk van vaarten was voor de economische ontwikkeling van Delft van cruciale betekenis. De stad



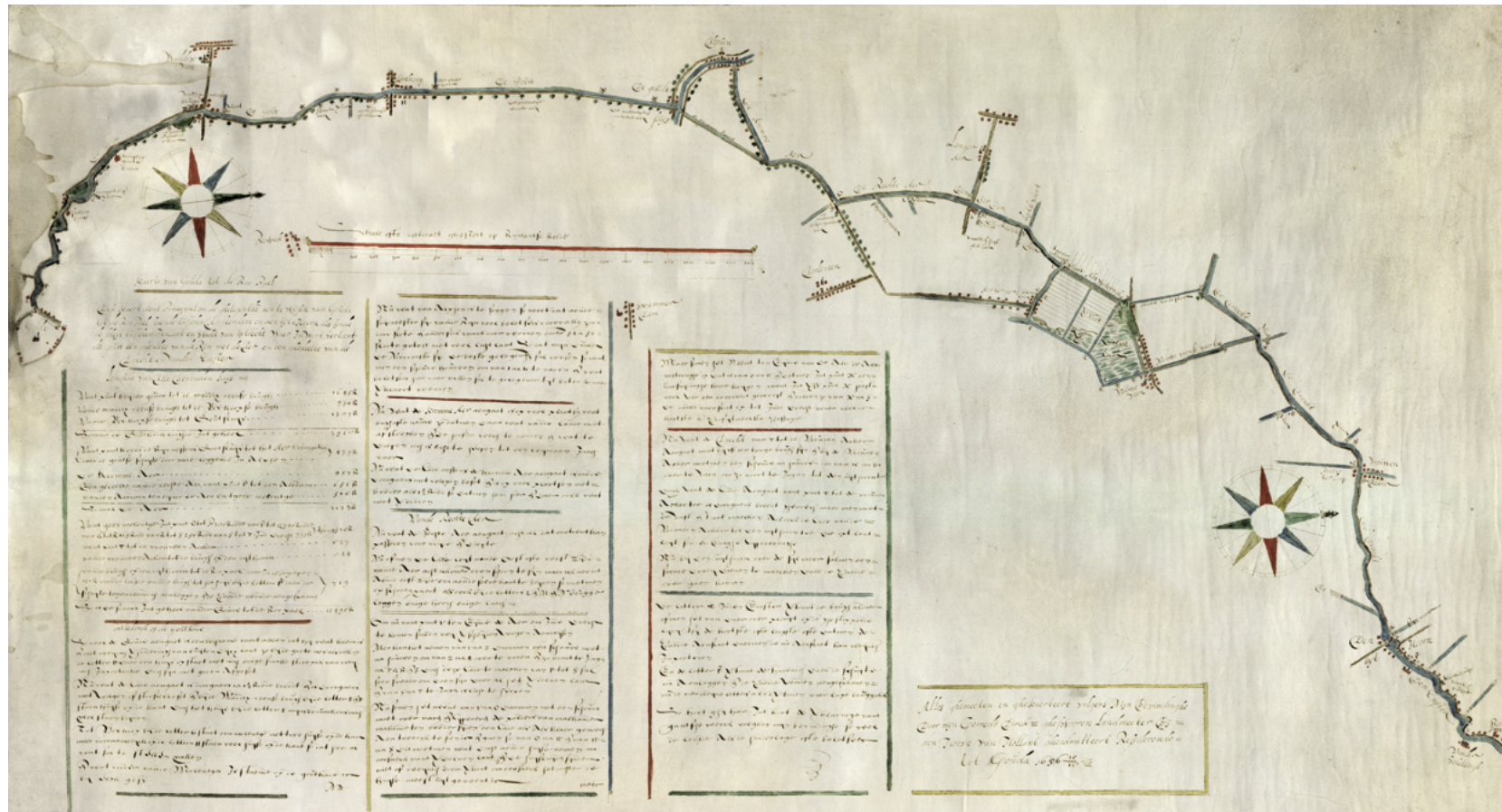
LEGENDA

- bebouwing tot 1800
- terrein 2020
- trekvaart
- jaagpad
- halteplaats
- herberg
- stadspoort
- commissarisshuis

Delft was een knooppunt van trekvaartverbindingen. Aan de noordzijde, buiten de Haagpoort, vertrokken de trekschuiten naar Den Haag. Die naar Leiden vertrokken van binnen de stad, aan het Noordeinde. Aan de westkant, vanaf de Buitenwatersloot, voeren de schuiten naar Maassluis en Vlaardingen. Aan de Zuidkolk vertrokken de trekschuiten richting Overschie en Rotterdam.

Hendrik Vroom, *Gezicht op Delft vanuit het noordwesten langs de Vliet*, 1615. De trekschuit is het Delftse stadsjacht, herkenbaar aan het enorme wapen van Delft op het tentdoek. De stadsbestuurders doen de stadhouder uitgeleide, die uiterst links in zijn luxueuze koets zit. Aan boord van de twee voorste schepen nemen mensen eerbiedig hun hoed af.





Op deze anonieme 'waterkaart' uit 1656 – twee jaar voordat de reguliere trekvaartdienst in bedrijf kwam – is de vaarweg in de richting van Amsterdam afgebeeld. De kaart loopt van Gouda (linksboven) tot aan de 'Rode Paal' (rechtsonder), de grens tussen de gewesten Holland en Utrecht. Het noorden ligt rechts.

De geregelde trekschuitverbinding tussen Gouda en Amsterdam schiep een speciale band tussen beide steden. Om deze vriendschap tot uitdrukking te brengen werden in het derde kwart van de 18de eeuw speciaal gegraveerde wijnglazen gemaakt. Ze bevatten de tekst 'de goede harmonie van de twee steden', de wapens van beide steden en twee elkaar de hand reikende regenten. Nog altijd hebben de stedelijke musea van beide plaatsen een exemplaar in hun collectie.

elkaar op 25 juni 1643 in Uithoorn voor een tweedaags werkbezoek, waarbij beide trajecten werden verkend. De keus viel op de Gouwe-route, maar ook dit keer tekende Haarlem protest aan tegen de plannen.² Het zou nog vijftien jaar duren voordat de eerste schuiten gingen varen. Landmeter Block zou het niet meer meemaken. Hij trad in dienst van de Habsburgse aartshertog Leopold Willem van Oostenrijk en overleed een paar jaar later in Noord-Frankrijk.

COMPROMIS

In 1655 werd eindelijk een compromis gesloten. Leiden en Haarlem verzetten zich niet langer tegen de plannen van Gouda en Amsterdam en vice versa. Uit het octrooi dat op 6 april 1656 door de Staten van Holland werd toegekend blijkt hoe het grote knelpunt – de mogelijkheid dat de nieuwe route gebruikt kon worden om vracht te vervoeren – werd omzeild. Onderdeel van het beoogde traject was een nieuwe vaart van de Oude Rijn naar de Aar, waarover in de Lage Rijndijk een brug moest worden aangelegd. Op verzoek van Haarlem werden de afmetingen van de brug beperkt, zodat de trekvaart alleen toegankelijk was voor trekschuiten en niet voor grotere schepen. Ook de maximale breedte en hoogte van andere bruggetjes over de nieuwe vaart werden beperkt en dat gold ook voor een tweede vaart die een stukje verderop de Aar met de Drecht moest verbinden. Daarnaast werd in het octrooi expliciet vastgelegd dat de trekvaart alleen bedoeld was voor trekschuiten met reizigers, hun bagage en andere goederen die tot nu toe per veerschuit werden vervoerd. Schuiten met 'waaren van koopmanschap' mochten er geen gebruik van maken.³ In 1657 gingen ook de Staten van Utrecht akkoord met de plannen. Die toestemming was nodig omdat het traject bij Uithoorn een stukje over Utrechts grondgebied liep.

LOKALE AMBACHTSLIEDEN

Naast de twee vaarten die moesten worden gegraven, moest van Gouda tot Uithoorn een jaagpad worden aangelegd. Tussen Uithoorn en Amsterdam lag al vanaf 1599 een jaagpad langs de Amstel. Verder werden twee stenen en zeven houten bruggen aangelegd en twee verlaten, kleine schutsluizen. Een huis aan de Gouwsluis werd gekocht om een paardenstal te huisvesten en er werd een tolhuis gebouwd aan de Drecht, het Huis ten Drecht. Ook daar werd een paardenstal gebouwd.⁴ Gouda huurde landmeter en tekenaar Gerrit Dirckz. in, voor Amsterdam ging Cornelis Dankerts de Rij aan het werk.

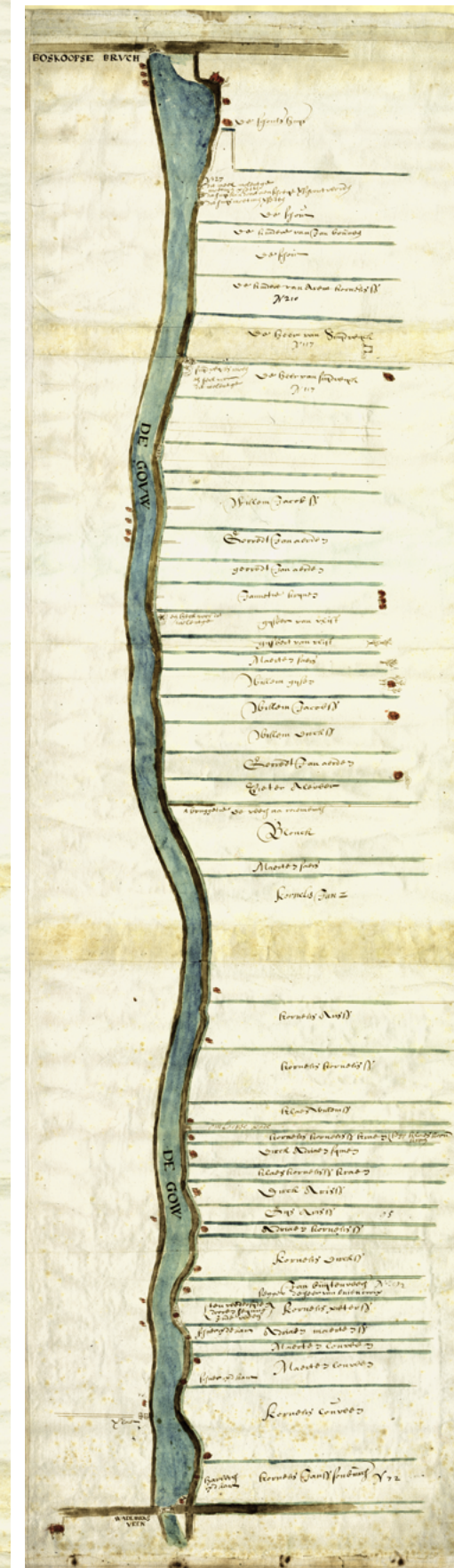
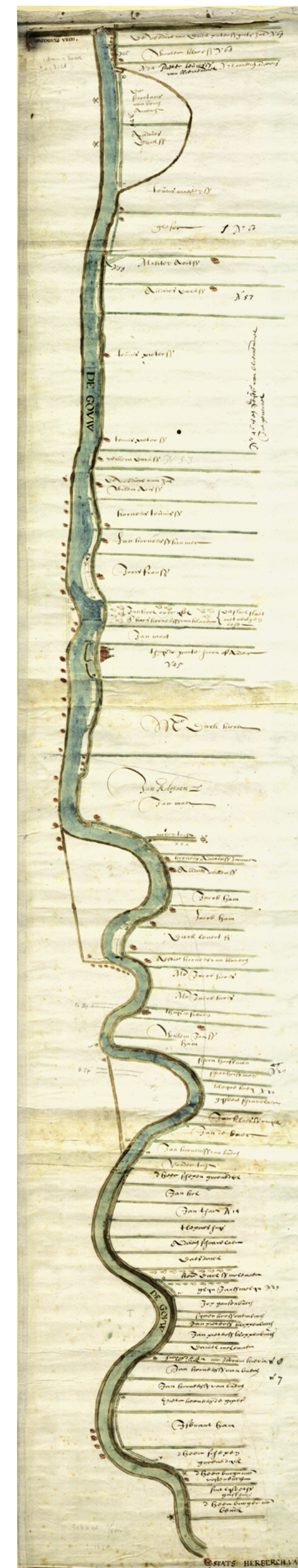
In het archief in Gouda bevindt zich een aantal kaarten die licht werpen op de werkzaamheden die moesten worden uitgevoerd. Op de kaarten staan alle percelen aan de oostkant van de Gouwe, waar het jaagpad moest komen, met praktische aanwijzingen als 'Dit huys moet men versetten' of 'dit meel molentje moet men versetten'.⁵ In andere archiefstukken ontmoeten we de lokale ambachtslieden die deze klussen uitvoerden, zoals Gerrit Willemsz. uit Woubrugge, die twee steenen bruggen moest bouwen, een op de Lage Rijndijk en een op de Geerweg. Of timmerlui Dick Lamberts en Pieter Ariaensz. Heijselendoren, die 215 gulden kregen om drie huisjes te verplaatsen die te dicht langs de Gouwe stonden. Zij moesten zorgen dat voor het jaagpad vier meter veertig (14 voet) ruimte werd gemaakt langs het water en moesten de verplaatsing zo aanpakken dat 'de onderkomens beter sullen wesen als jegenwoordig'.⁶

De vaart die van de Rijn naar de Aar werd gegraven werd de Nieuwe Vaart genoemd.⁷ Deze en de andere nieuw te graven 'doorsnijding' naar de Drecht waren 15 meter breed.⁸ Op diverse stukken van het traject zullen ook rolpalen zijn geplaatst. Met name langs de Amstel stonden er veel om te voorkomen dat schuiten tegen de kant aan liepen bij de vele bochten. Omdat deze tot ver

in de 20ste eeuw zijn blijven staan, weten we dat het omtientallen exemplaren ging. Tussen Ouderkerk aan de Amstel en Roodepaal – de grenspaal tussen Holland en Utrecht bij Uithoorn – stonden er 50, tussen Roodepaal en Vrouwenakker nog eens 47 en tussen Vrouwenakker en het Huis ten Drecht nog eens 20.⁹

UITGAVEN EN INKOMSTEN

De aanleg van de trekvaart kostte in totaal 180.000 gulden. Hoewel Gouda aanvankelijk opperde om de kosten van het traject tot en met Gouwsluis voor haar rekening te nemen en Amsterdam de rest, was Amsterdam niet gecharmeerd van dit voorstel. Uiteindelijk werd na de aanleg besloten om de kosten te delen. Het is overigens de vraag hoe sterk de onderhandelingspositie van Gouda was ten opzichte van het veel grotere en rijkere Amsterdam. Ter vergelijking: Gouda telde in 1650 zo'n 15.000 inwoners, de stad aan het IJ maar liefst 200.000, een veelvoud daarvan. Gouda financierde haar deel door lijfrentes te verkopen tegen een rendement van 8,33%. De investeringen moesten worden terugverdiend door de tolnkomsten van het jaagpad en de 'gabelle' die de passagiers van de trekschuit betaalden. Andere inkomsten kwamen uit het verpachten van de visrechten in de nieuwe vaarten en het verpachten van het riet langs de kades en het gras op de kades. Gouda was verantwoordelijk voor het beheer van het jaagpad tot Ter Aar, de rest van het traject viel onder Amsterdam. Elk jaar kwamen bestuurders uit Gouda en Amsterdam naar herberg en tolhuis Huis ten Drecht om de jaarcijfers door te nemen en de onderlinge banden aan te halen met een feestelijk diner. Anders dan op sommige trajecten voeren de schippers met hun eigen schuit, die wel door de schuitmakersbaas van de stadswerf werd geschouwd.



In 1657 vond een inventarisatie plaats van de werkzaamheden die nodig waren om het trekschuitverkeer tussen Gouda en Boskoop te optimaliseren. De bevindingen werden vastgelegd op deze kaart in twee delen. De eerste kaart loopt van de stadsherberg van Gouda (onderaan) naar de brug te Waddinxveen, de tweede van Waddinxveen naar de brug in Boskoop (bovenaan). Per perceel is aangegeven wie de eigenaar was.



Johan Barthold Jongkind,
Maannacht bij Overschie,
1864.

Jongkind 1864