

Historische vaarwegen: De trekvaarten

Traag maar gestaag



Aert van der Neer (1603-1677) schilderde dit rivierlandschap bij maanlicht, met op de voorgrond een trekschuit. Op belangrijke routes werd er ook gedurende de nacht gevaren, onder andere tussen Amsterdam en Rotterdam.

In 1632 startte de trekschuitdienst tussen Haarlem en Amsterdam. Beide steden betaalden voor de aanleg van een kanaal uitsluitend voor personenvervoer. De onderneming werd een groot succes. Vele nieuwe vaarten werden gegraven in navolging. Twee eeuwen lang vormden de trekvaarten in de Lage Landen het beste vervoersnetwerk ter wereld. Door: **Anton Wegman**

Arent Willems uit Delft reisde in 1525 als pelgrim naar Jeruzalem. Over het laatste stuk van zijn thuisreis schreef hij: 'Zodra ik in Rotterdam was aangekomen, nam ik de trekschuit die mij die avond naar Delft bracht...' Meer dan een eeuw vóór de opening van de bekendste trekvaart in de Republiek - die tussen Amsterdam en Haarlem - was er dus al sprake van een geregeld trekschuitenveer. Niet zo opmerkelijk, want ons land kende zoveel natuurlijke waterwegen die voor deze vorm van scheepvaart uit-

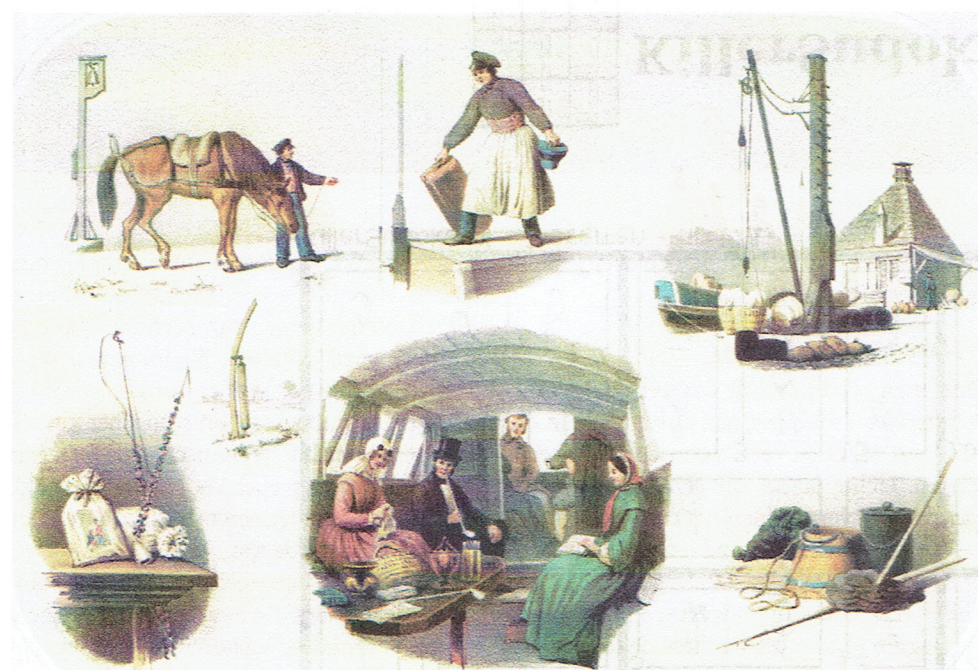
stekend geschikt waren, dat het logisch is dat er al veel langerschepen gejaagd werden op regelmatige tijden. Jaagschuiten konden getrokken worden, maar ook zelfstandig zeilen bij gunstige wind en zelfs werd er in stadswateren over korte afstanden geroeid. Ook op de grote rivieren werden schepen al langer stroomopwaarts gesleept door paarden. Dat er in de zeventiende eeuw speciaal voor personenvervoer kanalen werden gegraven was echter wel nieuw. Technisch was dat geen probleem en bovendien; er

was genoeg kapitaal in de Gouden Eeuw om de aanleg van die dure kunstmatige waterwegen mogelijk te maken. Met de aanleg van de kaarsrechte vaarten tussen Haarlem Halfweg en Amsterdam in 1631-1632 kreeg het begrip openbaar vervoer voor het eerst in de geschiedenis een succesvolle vorm. Een kwart miljoen mensen liet zich in 1633 comfortabel en veilig per trekschuit vervoeren. Het was een mirakel! Tot die tijd voeren passagiers van Amsterdam naar Haarlem met zeilende beurtschepen over

het IJ en het Spaarne. Een tocht - vaak hoog aan de wind - voor passagiers ongemakkelijk en bij licht weer langdurig. Reizigers die de weg tussen de twee steden te voet af wilden leggen, moesten eeuwenlang het modderige pad volgen op de kruin van de slingerende IJdijk. Het kaarsrechte jaagpad langs de nieuwe trekvaart was ook voor de voetgangers een hele verbetering. Toch werd ook van de trekschuitpassagier enige inspanning verwacht, want halverwege stopte de trekvaart en moest men een paar honderd meter te voet afleggen, waar een andere schuit klaar lag. Dit ongemak was noodzakelijk, omdat daar het Haarlemmermeer en het IJ aan elkaar grensden, slechts gescheiden door een zeer smalle strook land waarop de dijk lag. Vier sluizen spuiden er bovendien overtollig water uit het Haarlemmermeer in het IJ, er was simpelweg geen ruimte om veilig een vaart te graven. Het dorp Halfweg dankt zijn



Een trekschuit klaar voor vertrek in het begin van de negentiende eeuw. De passagiers in de goedkope klasse zitten voorin onder een tent. De kajuit is gereserveerd voor de betere stand. De jaaglijn kan worden gestreken met een val die aan een schijf in de korte mast kan worden opgehaald.

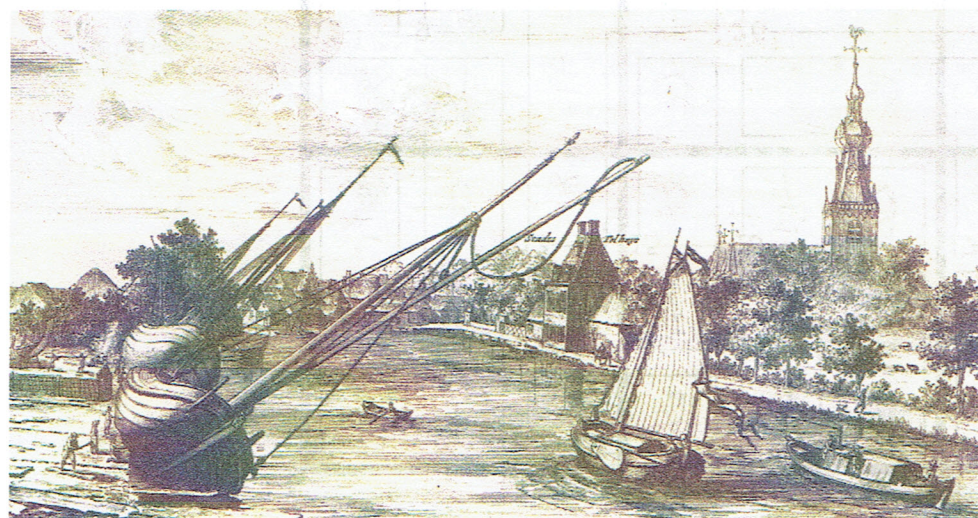


ontstaan aan deze overstapplaats, waar herbergen en uitspanningen in de behoeften van de reizigers voorzagen. Naast passagiers nam de trekschuit slechts poststukken en kleine pakketten mee, want het overladen in Halfweg zou anders te veel tijd nemen. (Alle vrachtvervoer van betekenis tussen Haarlem en Amsterdam werd nog tot de aanleg van het Noordzeekanaal uitgevoerd met zeilschepen over het IJ en liep via Spaarndam.) Elk uur - tussen zes uur 's morgens en 10.00 uur 's avonds - vertrok er uit de beiden steden een schuit.

De nieuwe trekvaart was meteen ook een financieel succes en het voorbeeld werd gevolgd door vele andere steden. Eerst sloten Leiden en Delft een overeenkomst in 1636 waar Den Haag zich in 1638 bij aansloot. Daarna ging het steeds sneller. In 1665 waren bijna alle belangrijke steden in de Republiek met elkaar verbonden door trekvaarten. Het netwerk besloeg 658 kilometer en had, volgens Jan de Vries die een uitgebreide studie naar de trekvaarten maakte, meer dan 4½ miljoen gulden gekost. Buitenlanders verbaasden zich over dit bijzondere openbaar vervoer dat slechts concurrentie kende van postwagens die ook opgezette tijden tussen veel steden heen en weer hotsten over

boven: Als souvenir kochten buitenlanders in de negentiende eeuw deze litho met allerlei details van het trekschuitbedrijf. Van linksboven met de klok mee: Een jaagpaard met jager bij een trekschuitklokje, een knecht van het trekschuitveer, een hijskraan naast het commissarishuisje bij de vertrekplaats van het veer, objecten uit het trekschuitbedrijf, zoals een puts, een zwabber en een jaaglijn, een beeld van de kajuit, een rolpaal en versierde goudse pijpen en tabakszakjes.

onder: Het dorp Overschie met rechts de trekschuit. Op het jaagpad is het paard bijna bij het tolhuis uit 1661. Het dorp lag aan druk bevaren binnenwater, vooral door de nabijheid van de stad Delft.





boven: Trekschuiten bij de Marepoort in Leiden (detail), door Paulus Constantijn La Fargue, 1771. Het veer aan de Korte Mare was een openbaar vervoersknooppunt, zoals een station nu.

vaak onbegaanbare karresporen. Dit vervoer was niet slechts een aanslag op de gezondheid van de passagiers, maar ook op hun beurs, want het was een dure vorm van transport. De prijs voor een tocht per koets kon oplopen tot vier maal de prijs van dezelfde route per trekschuit. Een Engelse reiziger noteerde over de trekvaart in onsland: Deze manier van reizen is verreweg de meest comfortabele, best geregelde en goedkoopste in Europa. Helaas was het onmogelijk om grote wateren over te steken per trekschuit. Het oversteken van het IJ en de Zuiderzee werd daarom met zeilende beurtschepen gedaan. Ook de provincies Brabant, Limburg, Zeeland

en het oosten van de Republiek bleven buiten het trekvaartnetwerk.

Hoe werkte de trekvaart?

Drie man waren nodig om een trekschuit te varen: een schipper, een knecht (die in de boeg van de schuit zat) en een jager, vaak een jongen. Lichte jagers, die schrijlings op het paard zaten, vermoeiden het dier nauwelijks. De paarden waren getraind om een langzame draf lang vol te houden. Daarmee was de snelheid van de trekschuit ongeveer 7 km per uur. De jaaglijn was verbonden met de top van de korte mast van de trekschuit. Zodoende konden de meeste lage obstakels langs het water worden vermeden, zoals struiken, riet, knotwilgen, en afgemeerde schuiten zonder mast. De mast van de trekschuit kon echter niet te

lang gemaakt worden, want overhangende takken zouden dan voor problemen kunnen zorgen. Bij het nemen van bochten moest de schipper goed opletten. Bij binnenbochten werd de jaaglijn geleid door rolpalen, maar bij scherpe buitenbochten ontstond het gevaar dat de trekschuit te veel uitscheerde en tegen de andere oever op voer. Voor de jaaglijn gold: hoe langer hoe beter, een te korte lijn trok het schip te veel naar de wal.

Er waren voorangsregels, zoals hoe te handelen bij tegenliggers. Een van de twee jagers moest halthouden, waardoor de jaaglijn slap kwam te hangen en het deel dat in het water lag zonk vervolgens. De tegenligger kon er

De trekschuit uit Haarlem passeert het dorp Sloterdijk op weg naar Amsterdam. Prent uit de tweede helft zeventiende eeuw. (collectie auteur)



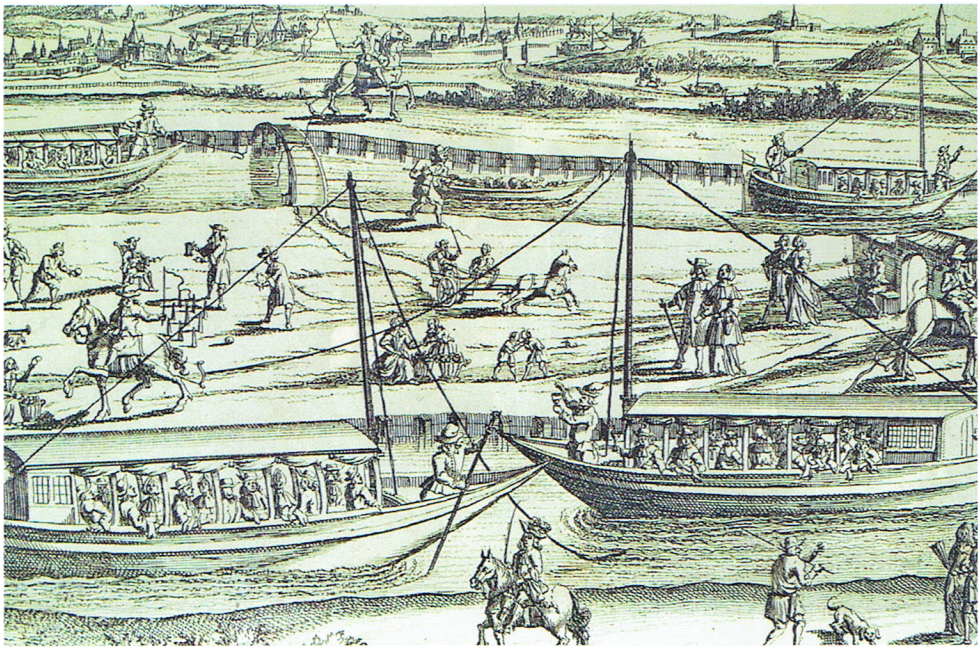
overheen varen en ongehinderd zijn weg vervolgen. Vaste vertrek- en aankomsttijden waren het sterkste punt van de trekschuiten. Bij zeilende beurtschepen was een vaste aankomsttijd een onmogelijke opgave. Ijs legde het trekvaartbedrijf echter soms wekenlang stil. Zo was in de winter van 1662-1663 de trekschuit tussen Vianen en Gorinchem liefst drie maanden buiten bedrijf, omdat er ijs lag en er ook nog een dijkdoorbraak was ontstaan in het traject.

De accommodatie aan boord was meestal verdeeld in twee klassen. In de roef, altijd voorzien van enkele ramen, was er gewoonlijk plaats voor 8 mensen. Er lagen kussens op de banken, en er stond een tafel. Rijke reizigers huurden soms de gehele roef af, ook als het gezelschap uit minder dan 8 personen bestond. Het ruim, meestal overdekt met een tent, bood plaats aan 24 passagiers op banken aan weerszijden. Trekschuiten waren in de ogen van veel buitenlanders een voorbeeld van burgerlijke gelijkwaardigheid. Alle klassen en standen reisden met en door elkaar. Reizigers uit de lagere burgerij die een kaartje kochten voor de roef verkeerden in dezelfde ruimte als edellieden en rijke toeristen. In de ogen van veel Fransen en Engelsen een ongewone situatie. Een Fransman beschreef dit opmerkelijke fenomeen mooi: 'In de Republiek is er niets zo republikeins als een trekschuit!' De komst van de spoorwegen maakte een eind aan de trekschuitveren die in de tweede helft van de 19e eeuw allemaal verdwenen. Maar het meer dan 650 km lange trekvaart netwerk bestaat nog wel voor een groot deel. Jaagwegen zijn meestal veranderd in fiets- en wandelpaden, maar ook werden het provinciale wegen (bijvoorbeeld de N247 tussen Broek in Waterland en Edam) en zelfs snelwegen (zoals de autosnelweg tussen Haarlem en Amsterdam). De historische, allereerste trekvaart is helaas inmiddels onbevaarbaar. 🚧

Alle afbeeldingen zijn afkomstig uit Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam, tenzij anders aangegeven.

Literatuur

- Walter van Zijderveld, *Eeuwenlang varen tussen Gorcum en Vianen*
- John Dehe, *Trekschuiten rond Edam*
- Jan de Vries, *Barges and capitalism, Passenger transportation in the Dutch economy, 1632-1839*
- Martine van der Wielen-de Goede, *De nieuwe trekweg langs de Vliet*
- Diederick Wildeman in: *Schepen van de Gouden Eeuw*
- C.D. van Strien, *Brittish travelers in Holland during the Stuart Period*
- Ben Wasser, *Dit is de pelgrimage naar het Heilig Land en daaromtrent*



rechts: Op deze Duitse prent is te zien hoe trekschuiten elkaar passeerden. Het jaagpaard van de linker schuit staat stil, waardoor de lijn slap komt te hangen en de tegemoetkomende trekschuit er overheen kan varen. De knecht in de boeg van de trekschuit die voorrang moet verlenen houdt het vaartuig met een vaarboom in bedwang en voorkomt dat het in het vaarwater van de andere schuit verdaagt. Rechts boven is de werking van een rolpaal afgebeeld.

onder: Een trekschuit passeert een tolhek, 1846. Litho door de bekende Haagse School kunstenaar Jan Hendrik Weissenbruch.

