



Ad van der Zee

## Trekvaartknooppunt Haarlem

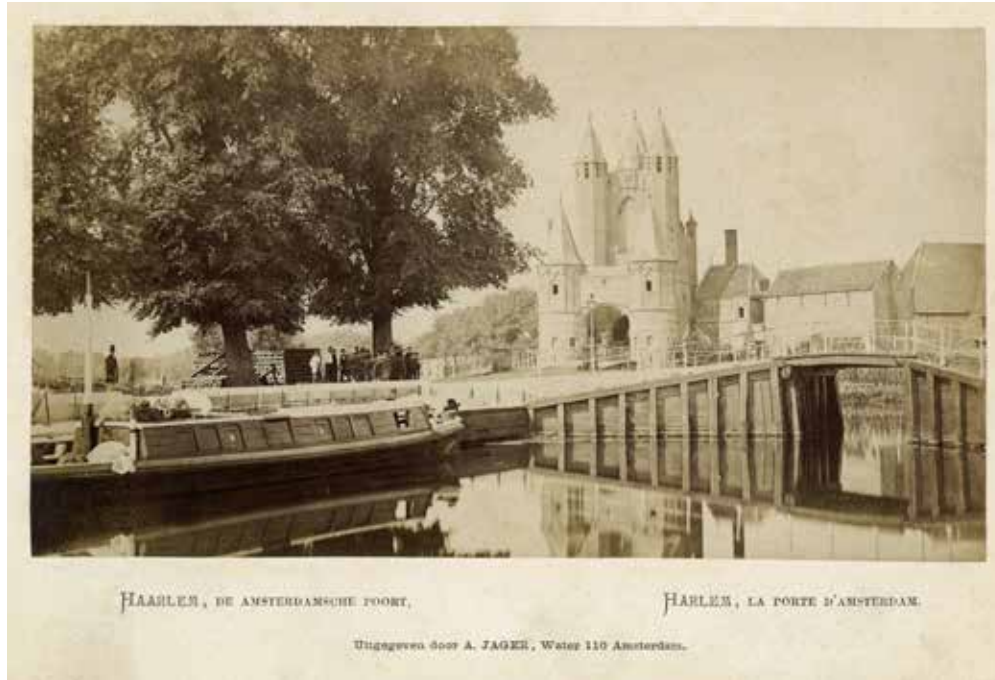
Haarlem was lange tijd een voorname schakel in het netwerk van trekvaarten in de Republiek. De stad kende zowel met Amsterdam als met Leiden een drukbevaren verbinding waar jaarlijks vele tienduizenden reizigers langs werden vervoerd. Toen in het voorjaar van 1632 de eerste trekschuiten gingen varen over de kort daarvoor gegraven trekvaart tussen Amsterdam en Haarlem, zullen niet veel mensen hebben beseft dat deze gebeurtenis een kolossale invloed zou hebben op verkeer, economie en het sociale leven in de daaropvolgende tweehonderd jaar.

Trekschuiten, in de zin van door mens of dier getrokken ('gejaagde') schuiten, waren anno 1632 geen nieuw fenomeen, maar de combinatie van trekschuit, speciaal aangelegde trekvaart en een daarop toegesneden systeem van openbaar vervoer was dat wel. Met deze vinding sloeg de Nederlandse Republiek een unieke weg in die pas na 1839, door de komst van de stoomtrein, door de tijd werd ingehaald. In dit artikel zullen we nagaan op welke wijze Haarlem die belangrijke plaats heeft ingenomen in de geschiedenis van de trekvaart. Haarlem was er telkens vroeg bij en was zowel getuige van de eerste trekschuiten als van de eerste treinen, maar de vraag is of dat altijd een actieve keuze was of dat het de stad in zekere zin overkwam. Ook staan we stil bij de vraag waarom de trekvaart zo belangrijk was en nu nog steeds op onze belangstelling zou moeten rekenen.

### Trekvaarten in het landschap

Wie anno 2024 door het westen van Nederland reist, per auto, fiets of schip, komt ze geregeld tegen: trekvaarten. Sommige liggen nog altijd kaarsrecht te pronken als in de tijd van hun ontstaan, andere liggen er wat verwaarloosd bij en zijn soms nog moeilijk als vaarweg te herkennen. Behalve in het westen van het land komen we ook trekvaarten tegen in Groningen en Friesland. Die ontstonden groten-deels in dezelfde periode als in Holland en Utrecht, hoewel een enkele nog veel ouder is. Al in 1569 voeren zogeheten *snickvaarders* op vaste tijden met hun snikschuiten tussen Groningen en Appingedam. De trekschuit is dus bepaald geen Hollandse vinding. Sterker nog,

In 1859 was het gedaan met de trekschuitverbinding tussen Haarlem en Amsterdam. De trekvaart werd daarna nog wel gebruikt door pakschuiten, trekschuiten die vracht vervoerden, maar passagiers waren er niet meer. Noord-Hollands Archief.



dat je een schip aan een touw door het water kunt voorttrekken met mens- of dierkracht wordt waarschijnlijk al gedaan sinds er schepen bestaan en op vele plaatsen in de wereld vinden we vormen van trekvaart.

Wat het Hollandse systeem van trekvaarten uniek maakt is dat vanaf 1632 de stadsbesturen van Haarlem en Amsterdam een vorm van openbaar vervoer organiseerden waarbij schuiten op vaste tijden op vaste trajecten tegen een vaste prijs passagiers vervoerden. Het succes van deze verbinding inspireerde andere steden om óók zo'n winstgevende verbinding op te zetten. Vanuit Delft bestond al langer een trekvaartverbinding met zowel Den Haag als met Rotterdam en noordwaarts tot aan de Leidse dam. In 1636 ging men er toe over om deze verbinding voortaan te beheren volgens het Amsterdams-Haarlemse model. Leiden, met zijn belangrijke lakenindustrie, volgde in 1637 met de aanleg van een nieuw jaagpad langs de Vliet, zodat deze stad voortaan ook deel uitmaakte van dit netwerk. Een ware *trekvaartkoorts* (in de woorden van historicus Jan de Vries) trok door het land.<sup>1</sup>

Ook kleinere steden, zoals Maassluis en Vlaardingen sloten aan, waardoor het netwerk steeds verder verfijnde. Onderlinge concurrentie en naijver tussen Gouda en Haarlem voorkwam echter dat er toen direct al een verbinding tussen Haarlem en Leiden kon worden gegraven, zoals we nog zullen zien. Toen die belangentegenstelling werd opgelost en Gouda zelf een trekvaartverbinding met Amsterdam wilde opzetten, kon in 1657 ook het laatste gat in het netwerk worden gedicht met de trekvaart Leiden-Haarlem. Later volgden in het westen van het land nog trekvaarten van Leiden naar Utrecht, in de Vechtstreek en in Noord-Holland van Amsterdam naar Purmerend en verder.<sup>2</sup>

In 1665, bij het uitbreken van de Tweede Engelse Oorlog, stakte de aanleg van nieuwe trekvaarten. Na het Rampjaar 1672, toen het economisch slechter begon te gaan met de Republiek, liep ook het vervoer van personen met de trekschuit langzaam maar gestaag terug. Gedurende de lange 18de eeuw, tot na de Franse tijd, bleef de trekschuit een belangrijk onderdeel vormen van het openbare leven, maar de successen uit het midden van de 17de eeuw werden nooit meer geëvenaard.

### Van beurtvaart naar trekvaart

In een waterrijk land als Nederland was vervoer over water altijd al de beste manier om van A naar B te komen. Vooral in de winter, als de weinige wegen door regen, sneeuw of modder onbegaanbaar waren, bood vervoer over het water uitkomst. We moeten onderscheid maken tussen vervoer over 'groot' water, zoals de Zuiderzee en de Zeeuwse zeearmen waar met grote zeilschepen werd gevaren en trekschuiten niet mogelijk waren, en dat over 'klein' water, waar tal van kleine schepen en schuiten gebruikt werden. Haarlem was uitstekend per schip bereikbaar, zowel met grote schepen vanuit Amsterdam over het IJ, als vanuit het zuiden via Haarlemmermeer en Spaarne. Die kleinere binnenlands gelegen waterwegen bestonden altijd al als natuurlijk veenriviertje of waren gedurende de 12de tot 14de eeuw aangelegd als afwateringskanaal tijdens de grote veenontginningen. Uiteraard bleken al die natuurlijke of aangelegde vaarten ook prima geschikt voor scheepvaartverkeer. Die schepen konden op sommige stukken gezeild worden, maar vaak was bomen of jagen een betere oplossing, zeker bij gebrek aan wind of uit de verkeerde hoek.

Waar gevaren wordt tussen economische centra is het van belang dat er voor de passagiers zekerheid bestaat om daadwerkelijk op de bestemming aan te komen tegen een redelijke prijs en, als het even kan, op tijd. Daarom gingen al in de 16de eeuw stadsbesturen er toe over om de binnenlandse scheepvaartverbindingen die lang als

Hendrik Keun, *Gezicht op Halfweg met de trekschuit naar Amsterdam*, tweede helft 18de eeuw. Gezien vanuit het oosten. Op de achtergrond huis Zwanenburg. Amsterdam Museum.



Stadskaart van Haarlem met de afvaartpunten van de trekvaart naar Amsterdam en naar Leiden. Yvonne van Mil, voor *Atlas van de trekvaarten*, 2021.



'wilde vaart' werden uitgevoerd te reguleren binnen stedelijke schippersgilden. Er werd een systeem van evenredige verdeling van de markt ingevoerd dat we 'beurtvaart' noemen. Schippers voeren voortaan 'om de beurt' en tegen door de steden vastgestelde tarieven. Onderlinge concurrentie tussen individuele schippers werd hierdoor tegengegaan, tot voordeel van de passagiers die zo meer zekerheid genoten.

Een vervolgstap in de controle van de stadsbesturen over de vaarverbindingen ontstond met de trekvaart Amsterdam-Haarlem. De beide steden verstevigden niet alleen hun greep op de schippers, maar namen het initiatief voor de aanleg van een gespecialiseerde infrastructuur. Bovendien namen ze ook zelf de exploitatie daarvan ter hand. Dat is de kern van het vervoerssysteem dat we 'trekvaart' noemen en dus zowel verwijst naar het gebruikte kanaal als naar de wijze van exploitatie.

### Amsterdam-Haarlem, geschiedenis en ontstaan

Tussen Amsterdam en Haarlem bestond al vanaf de middeleeuwen een drukke scheepvaartverbinding, met name voor vracht.<sup>3</sup> Vanaf de zeehaven in Amsterdam werden goederen overgeladen op gezeilde binnenvaartschepen over het IJ; via de sluis in Spaarndam en het Spaarne bereikten handelswaar en passagiers de stad Haarlem.



Personen en vracht die verder moesten werden vervolgens over Spaarne en Haarlemmermeer zuidwaarts naar Leiden vervoerd. In de eerste decennia van de 17de eeuw groeide de Hollandse economie fors. In het westen van de Republiek was er een relatieve vrede met Spanje gekomen, wat een toename van het reizigersvervoer mogelijk maakte. Er kwamen speciale veerschepen voor passagiers in gebruik. Deze schepen moesten smal zijn om de sluisen bij Spaarnedam te kunnen passeren, maar wel lang om zo voldoende reizigers mee te nemen. Ze leken een beetje op bewaartrommels voor kaarsen en daarom werd de verbinding het 'kaarseladeveer' genoemd.<sup>4</sup>

Maar die lange smalle zeilschepen waren wel kwetsbaar op het soms ruige IJ. Toen op een kwade dag in 1629 een veerschuit vanuit Haarlem omsloeg, waarbij een voorname passagier, namelijk de zoon van de koning van Bohemen, verdrong, besloten de stadsbesturen van Amsterdam en Haarlem om binnendijs een speciale verbinding aan te leggen tussen de beide steden. Deze was bedoeld voor uitsluitend personenvervoer en had als eindpunten de Haarlemmerpoort in Amsterdam en de Amsterdamse Poort (Spaarnwouderpoort) in Haarlem. Er werd een kaarsrechte vaart gegraven van 18,8 meter breed en 2 meter diep. Het leggen van bruggen was niet toegestaan om de scheepvaart niet te hinderen. Aan de zuidzijde van de vaart kwam een jaagpad plus rijweg van in totaal 12,5 meter breed. Dit pad was deels verhard met puin en zand zodat de schuiten door paarden zouden kunnen worden getrokken. Er was onderweg wel een obstakel, namelijk de sluisen bij Halfweg. Daar konden schuit en paard niet aangelijnd passeren, waardoor de reizigers een stukje moesten lopen om aan de andere kant van de sluis in een daar gereed

liggende schuit hun reis te vervolgen. Er was verordonneerd dat iedereen de plaats die hij had ook in de andere schuit zou hebben, om wanorde te voorkomen.

Twee uur en een kwartier

De vaart was al binnen een jaar voltooid en in juni 1632 konden de eerste schuiten tussen Amsterdam en Haarlem gaan varen. Rondom het overstappunt bij Halfweg ontstond een levendig gebiedje met herbergen en ambulante handel. Passagiers betaalden een bedrag van 5 stuivers, een niet al te hoog bedrag, wat de schuit voor grote groepen in de maatschappij bereikbaar maakte. In plaats van drie-maal daags, zoals de schepen van het kaarseladeveer, werd de frequentie opgevoerd naar liefst elk uur in beide richtingen, van half vier ('s winters om half vijf) 's ochtends tot zes uur 's avonds. Het duurde twee uur en een kwartier om de afstand van 17 kilometer af te leggen, zodat de laatste schuit ruim vóór het sluiten van de stadspoort om 9 uur 's avonds binnen kon zijn. De verbinding was direct een groot succes en binnen een jaar na de opening reisden er 250.000 personen over de trekvaart, een aantal dat in de decennia daaropvolgend nog zou oplopen tot boven de 300.000. De aanleg van de trekvaart was een risicovolle investering geweest, maar de kosten werden ruimschoots terugverdiend met zelfs een stevige winst voor beide steden.<sup>5</sup>

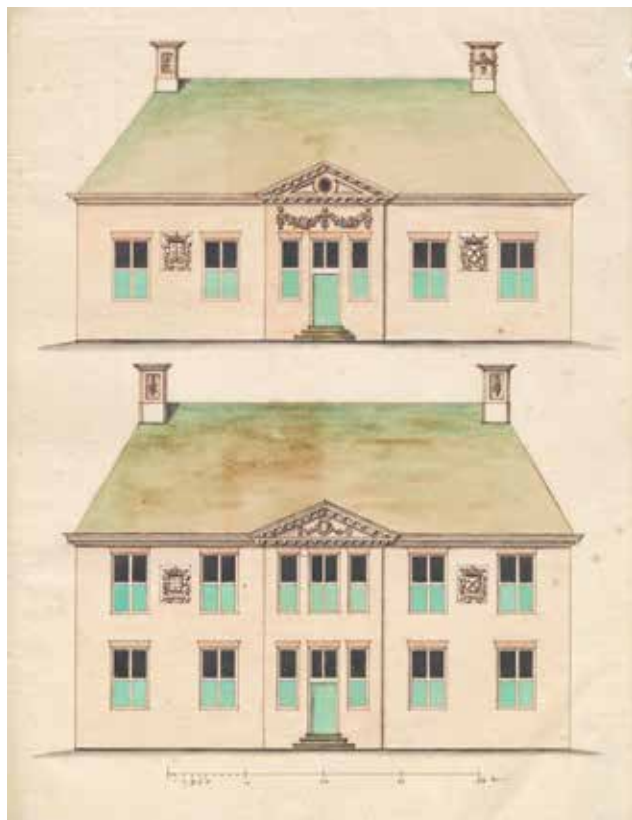
Wie precies het initiatief tot de vaart heeft genomen, Amsterdam of Haarlem, is niet geheel duidelijk. De steden kwamen overeen om een gelijk bedrag (266.000 gulden) te investeren voor de aanleg en ook elk een gelijk bedrag (16.000) per jaar te spenderen aan onderhoud. Maar we kunnen vermoeden dat Amsterdam vooral de initierende partij was omdat Haarlem in het bezit was van oude privileges en niet zo nodig behoefde te vernieuwen, al kwam het de stad wel goed uit en maakten ook Haarlemmers gretig gebruik van de nieuwe verbinding.<sup>6</sup> Het was ook Amsterdam en niet Haarlem dat in de jaren die volgden verder ging met het aanleggen van nieuwe trekvaarten, naar Weesp (1638), Muiden/Naarden (1640) en later ook noordwaarts richting Purmerend. Amsterdam had daar als commerciële metropool in wording veel belang bij, Haarlem in mindere mate.

Naast het jaagpad langs de trekvaart Haarlem-Amsterdam werd in 1632 ook een weg aangelegd, een zandpad waar postkoetsen, maar ook (vracht)wagens tegen betaling gebruik van konden maken. In 1762 namen Amsterdamse burgemeesters het initiatief om deze weg te bestraten en hem nóg beter geschikt te maken voor modern rijtuigvervoer. Maar de hoge investeringen ten spijt behaalde deze straatweg bij lange na niet het succes van de trekschuit.

Trekvaart, jaagpad en zandpad nabij de Amsterdamse Poort.  
Aquareel door Wybrand Hendriks (1744-1831) uit 1797, op basis van een  
17de-eeuws schilderij van Allaert van Everdingen.  
Koninklijke Musea voor Schone Kunsten van België. Brussel.



Anonieme ontwerptekeningen van Huis Halfweg bij Lisse, 1696.  
In de gevel zijn wapenstenen met de wapens van Haarlem (links) en  
Leiden ingemetseld. Het bovenste ontwerp is gerealiseerd.  
Collectie Erfgoed Leiden e.o., met dank aan Marca Bultink.



### Schuiten, bestekken en de wijze van exploitatie

Trekvaartverbindingen waren een stedelijke aangelegenheid en de stedelijke overheden bemoeiden zich daarom intensief en tot op detailniveau met de manier waarop de verbinding werd uitgevoerd. Er kwamen nauwkeurig opgestelde reglementen met betrekking tot de dienstregeling en het gedrag van schipper en knechts. Tarieven waren nauw gespecificeerd en ook hoeveel bagage een passagier mocht meenemen was onderworpen aan strakke regels. Het toezicht op de exploitatie en de handhaving van de regels werd uitbesteed aan zogeheten commissarissen, een lucratieve regentenbaan, want de commissaris ontving een percentage van de opbrengst. Bij elke trekvaart werden commissarishuizen gebouwd, soms rijk ingericht en van buiten statig ontworpen. Voor het traject Haarlem-Amsterdam

kon gebruik worden gemaakt van een bestaande locatie, het Huis Zwanenburg in Halfweg. Elk jaar ontmoetten de commissarissen van Haarlem en Amsterdam elkaar daar om de financiële afrekening vast te stellen en de gang van zaken te bespreken. Deze bijeenkomsten werden gekenmerkt door een feestelijke entourage met veel eten en drank; echte slemppartijen, zolang de zaken goed gingen althans.

Voor de trekvaart Haarlem-Leiden werd een speciaal commissaris-huis gebouwd, ook bij een Halfweg, maar dan in Lisse. Hier waren ook paardenstallen gelegen om de jaagpaarden te kunnen verversen. Het Huis Halfweg is helaas in 1867 afgebroken, maar de ontwerptekeningen zijn bewaard gebleven. De gevelsteen met het wapen van Leiden werd ingemetseld in een tuinmuur van Kasteel Keukenhof. De Haarlemse wapenstein is aangebracht boven de toegangspoort van het Magdalenaklooster aan de Kinderhuisvest.

De stadsbesturen bemoeiden zich ook in detail met het ontwerp van de trekschuiten zelf. Om een deugdelijke dienstregeling te garanderen was het van belang dat alle schuiten op een bepaald traject dezelfde vaarsnelheid hadden en een zelfde hoeveelheid passagiers konden meenemen. Ook de inrichting van de schuiten werd nauw omschreven zodat de vervoersomstandigheden voor iedereen gelijk waren. Er werden gedetailleerde bestekken uitgevaardigd voor de schuiten. Scheepsbouwers konden op opdrachten inschrijven, maar dienden zich exact te houden aan uitgebreide voorschriften ten aanzien van maatvoering en materiaalgebruik.

Ten slotte hielden de commissarissen toezicht op de dagelijkse gang van zaken op de trekschuiten. Schippers die te laat aankwamen kregen boetes en wie dronken aan het roer werd aangetroffen kon rekenen op stevige bestraffing of zelfs ontslag. Vloeken was verboden en ook mocht de jongen die het paard geleidde (het 'jagertje') niet jonger zijn dan een vastgestelde leeftijd; dit was aanvankelijk 10 jaar, later opgetrokken tot 14. De reglementen die keer op keer werden uitgevaardigd bieden een mooi inkijkje in de dagelijkse gang van zaken op de trekschuit.

### Concurrentie tussen steden

Tussen 1632 en 1665 ontstond in West-Nederland een aaneengesloten vervoersnetwerk, waarbij alle grotere steden en ook een aantal kleinere onderling door trekvaarten waren verbonden. Telkens werd het initiatief daartoe door twee steden genomen, waarbij soms sprake was van gelijkwaardige inbreng, maar vaker van een overwicht van één van beide steden.<sup>7</sup> Het resultaat was een 'geïntegreerde economische ruimte' die volgens Jan de Vries uiteindelijk zelfs de basis vormde van wat later de Randstad zou worden.<sup>8</sup> Maar er was

Salomon Gillis Rombouts (1655-1702), *Gezicht op Haarlem vanaf het zuidwesten met de Leidse Trekvaart en het tolhek van Heemstede*. Op de achtergrond Grote of St.-Bavokerk; rechts vooraan het feestelijk versierde stadsjacht van Haarlem, dus geen trekschuit voor openbaar vervoer. Particuliere collectie.



geen sprake van een van bovenaf ontworpen plan om het zo te doen. Integendeel, juist harde onderlinge concurrentie tussen de steden lag ten grondslag aan de wens om een eigen trekvaartverbinding te hebben. Niemand wilde voor de ander onderdoen en zag het liefst zijn eigen handel en nijverheid groeien, desnoods ten koste van die ander. In dit licht past ook het actief dwarszitten van een trekvaartverbinding tussen andere steden. Zo werkte Gouda, dat al sinds de 14de eeuw over grafelijke privileges beschikte die de (vracht)vaart voor alle schepen binnen Holland via Gouda verplicht stelden, alles tegen wat deze positie in gevaar zou kunnen brengen. Op het traject Leiden-Delft was de Leidse Dam gelegen die een bottleneck vormde in de verbinding tussen beide steden en die met Den Haag. Toen Leiden en Delft deze dam wilden verbouwen tot een sluis schrok Gouda er niet voor terug om met knokploegen de werkzaamheden te vernielen en, met de oude privileges in de hand, te eisen dat de situatie zo bleef als die was.<sup>9</sup> En ook de komst van de trekvaart

Haarlem-Leiden duurde mede zo lang omdat Gouda inbreuk op zijn privileges vreesde. Pas toen Gouda zelf een trekvaart naar Amsterdam wilde aanleggen en de medewerking van de andere steden nodig had om van de Staten van Holland toestemming te krijgen, bond het in.

Ook Haarlem liet zich in deze concurrentiestrijd niet onbetuigd. Nog in 1662 probeerde de stad de aanleg van voorzieningen op het traject Leiden-Utrecht tegen te werken, bijvoorbeeld door stukken grond aan te kopen om zo de aanleg van een jaagpad te blokkeren.<sup>10</sup> Een directe verbinding tussen Leiden en Utrecht scheelt reizigers via Haarlem en kost ons dus handel en geld, zo zal er ten stadhuize zijn geredeneerd. Tegelijkertijd was men ervan doordrongen dat soms de gunst van een andere stad nodig was om zelf steun te krijgen voor een plan.

### Haarlem-Leiden, een belangrijk sluitstuk

De aanleg van een trekvaart was dus geregeld inzet van politieke onderhandelingen. Dat zien we bijvoorbeeld gebeuren in het geval van de vaart tussen Haarlem en Leiden.<sup>11</sup> Hier was vooral Leiden de vragende partij. Leidse lakenhandelaren zaten al tijden te vlassen op een betere en veilige verbinding met Amsterdam, bij voorkeur via een trekvaart over Haarlem. Terwijl de trekkavarten Haarlem-Amsterdam en die van Leiden naar Den Haag en Delft grote successen vierden, waren zij voor een verbinding met Amsterdam nog altijd aangewezen op zeilende beurtschepen over het Haarlemmermeer, via Haarlem en dan verder met de trekschuit, of direct over open water naar Sloten vten zuidwesten van Amsterdam en dan verder over de Kostverlorenvaart langs het Aalsmeerder Veerhuis (dat nog altijd bestaat). In beide gevallen geen ideale of bedrijfszekere tocht.

Leidse kooplieden en stadsbestuurders dienden daarom al in 1640 een *request* in bij de Staten van Holland om samen met Haarlem een trekvaart aan te mogen leggen. Leiden zou zo in hun ogen enorm aan belang winnen en een centrum kunnen worden van de internationale lakenhandel.<sup>12</sup> Maar de andere steden zagen dat juist nu met lede ogen aan en zaten daar helemaal niet op te wachten. Met het rekest werd dan ook niets gedaan.

In 1650 volgde een tweede rekest van Leidse kooplieden, maar dat leidde pas tot resultaat toen de Staten van Holland toestemming voor een verbinding Haarlem-Leiden koppelden aan die voor een trekvaart Gouda-Amsterdam.<sup>13</sup> Op 6 april 1656 kwam die gewenste toestemming. Toen ging het ook hard, al werd er tussen Haarlem en Leiden onderling nog wel gekissebist over de vraag wie precies welke kosten voor zijn rekening zou nemen. Ook werd er door alle

belanghebbende Hollandse steden nog scherp onderhandeld over bijkomende voorwaarden.<sup>14</sup> Een maand later gingen de landmeters aan de slag en in september 1656 werd begonnen met het moeilijkste karwei: het doorgraven van de oude duinen tussen Bennebroek en Hillegom.

#### Nieuwe buitenplaatsen

In november 1657 was de trekvaart klaar en konden de eerste schuiten gaan varen op dit 28 kilometer lange traject tussen de Zijlpoort in Haarlem en de Korte Mare in Leiden.<sup>15</sup> De verbinding trok direct veel passagiers en bleek inderdaad een stimulerende invloed te hebben op de Leidse lakenhandel. Maar andere beroepsgroepen en ook de Haarlemmers profiteerden natuurlijk eveneens volop. Een bijeffect van de aanleg van de vaart was dat er tussen Haarlem en Leiden meer dan ooit nieuwe buitenplaatsen langs de trekvaart werden aangelegd. Bewoners van deze buitenplaatsen konden gebruikmaken van het vaarwater om met hun eigen particuliere jachten tussen hun huis in de stad en hun buitenplaats te pendelen. Een echte stop mocht de trekschuit volgens de reglementen niet maken, maar bij het passeren van een brug kon men, mits vlot ter been, wel snel op- of afstappen, omdat de schuit daar moest inhouden. Ook de blekerijen rondom Haarlem hadden veel baat bij de trekvaart. Voor het vervoer van vuil en schoon wasgoed bood de vaart immers een prima uitkomst, al moest daar wel apart tol voor worden betaald.

Overigens was er nooit sprake van een doorgaande verbinding tussen Leiden en Amsterdam. Passagiers met bestemming Amsterdam moesten in Haarlem uitstappen bij de Zijlpoort, dan de stad doorlopen (of per koets of schuitje) naar de Amsterdamse Poort waar dan de reis kon worden vervolgd.

#### Dagelijks leven op de trekschuit

In de meeste literatuur over trekvaarten is er veel aandacht voor de aanleg en de eerste jaren van de trekvaart. Dat is ook niet onlogisch als we nagaan dat het hoogtepunt van de meeste trekvaarten in de jaren vóór 1672, het Rampjaar, lag. Dit is ook een van de hoofdpunten uit het boek van Jan de Vries. Hij liet overtuigend aan de hand van cijfers zien dat het na 1672, bij een teruglopende economie in de Republiek, in elk geval gedaan was met de groei van de trekvaart. De aantallen passagiers liepen overal scherp terug, om soms weer wat terug te veren, bijvoorbeeld in de periode 1770-1790, maar de aantallen van vóór 1672 werden nergens meer gehaald. Niettemin had de trekschuit zich een vaste plek in de Republiek veroverd en

dat zou hij tot zeker 1840 blijven doen. We kunnen daarom zeggen dat er in ons land, althans in het westen en het noorden, een trekvaartcultuur bestond.

Gedurende de hele 'lange' 18de eeuw, tot aan de eerste decennia van de 19de eeuw, was de trekschuit vast verbonden met het dagelijks leven. Een van de uitingen van die cultuur vinden we in het zogeheten 'schuitenpraatje'. In een schuitenpraatje bediscussiëren vaste personages, zoals een boer, een heer en een koopman, de actuele stand van zaken in politiek en maatschappij en leveren daar hun vaak uitgesproken commentaar op. Maar ze bereiken zelden een conclusie, het is meer dat er eindeloos (want schuitenpraatjes zijn naar onze huidige smaak bijzonder saai en wijdlopig) wordt gedelibereerd totdat de schuit op zijn bestemming is aangekomen en ieder zijns weegs gaat. In die zin heeft het schuitenpraatje wel wat eigenschappen gemeen met de hedendaagse televisietalkshow.

De trekvaart werd natuurlijk voor zakelijk verkeer gebruikt, maar ook voor familiebezoek en toeristische uitstapjes. Amsterdammers gebruikten de trekschuit bijvoorbeeld ook om naar Haarlem te reizen en daar in de Hout te wandelen en een van de daar gelegen herbergen of *hoerhuysen* te bezoeken.<sup>16</sup> We vinden de trekvaart ook altijd terug in reisverslagen van buitenlandse bezoekers, voor wie een reisje met de trekschuit tot de verplichte toenmalige *Holland Experience* behoorde. Doorgaans is men vol lof over de stiptheid en de bedrijfszekerheid, maar ook wel kritisch over de bedomptheid van de schuiten, het gedrag van de medereizigers en de stank van de alom aanwezige tabaksrook. Dat vrouwen, mannen en de verschillende sociale klassen gewoon door elkaar zaten wekte alom verbazing.<sup>17</sup>

#### Het einde in zicht. Diligences, vliegende schuiten en de trein

Gedurende meer dan tweehonderd jaar vervoerden de trekschuiten 13 miljoen passagiers op elk van beide trajecten Haarlem-Leiden en Haarlem-Amsterdam. Als algemeen geldende opinie houden we doorgaans aan dat het einde van de trekschuit werd ingeluid door de eerste stoomtrein die in 1839 ging rijden, maar dat einde had zich al enkele decennia eerder aangekondigd. De Bataafse Republiek had immers al in 1795 alle oude privileges afgeschaft en daarmee ook de monopolies die stadsbesturen tot dan toe op het openbaar vervoer hadden gehad. Iedereen mocht vanaf toen een vervoersverbinding opzetten, de bescherming viel weg, maar voor de beurt- en trekvaart werd veelal een uitzondering gemaakt.

Van grotere invloed was het feit dat de trekschuit het in snelheid en comfort steeds vaker moest afleggen tegen de diligences van





particuliere bedrijven. Nieuwe, bestrate wegen, op last van de Frans-Bataafse overheid aangelegd, alsmede de sterk verbeterde vering van de koetsen maakten de diligence een beter alternatief.<sup>18</sup> De al bestaande straatweg Haarlem-Amsterdam werd in 1803 helemaal opnieuw geplaveid wat de trekschuit scherpe concurrentie aandeed.<sup>19</sup> De koets was wel een stuk duurder dan de schuit, die daardoor meer en meer gedomineerd werd door passagiers uit de lagere sociale klassen. De trekschuit werd een 'volksschuit' in de eerste decennia van de 19de eeuw.

Overigens werden er eind 18de eeuw nog wel pogingen tot innovatie gedaan, zoals de zogeheten vliegende schuit op het traject Utrecht-Amsterdam. Deze extra lange schuiten werden getrokken door twee paarden en konden een hogere snelheid behalen. Koning Lodewijk Napoleon schijnt bijzonder gecharmeerd te zijn geweest van de vliegende schuit, maar toch lukte het niet om deze vernieuwde trekschuiten overal ingang te doen vinden. Nog in 1825 verzochten Haarlemse en Amsterdamse schippers toestemming van de stedelijke overheden om vliegende schuiten te mogen inzetten, maar kregen die niet.<sup>20</sup>

Na de val van Napoleon en de stichting van het Koninkrijk der Nederlanden in 1815 krabbelde de trekschuit nog enigszins op, mede door subsidies van stedelijke overheden, maar de neergang had nu toch echt ingezet. Het imago van de trekschuit als volksschuit liep

daarbij even hard terug als het dagelijks gebruik. Beroemd zijn de woorden van de Haarlemse dichter-dominee Nicolaas Beets die in zijn boek *Camera Obscura* uit 1839 de trekschuit volkomen met de grond gelijk maakte en tegelijk de komst van het nieuwe vervoermiddel de stoomtrein bijkans de hemel in prees:

Zoodra men de trekschuit binnenstapt, en het deurtje doorgekropen is, en zijn muts opgezet, en zijn hoekje gekozen heeft, is het als of er van zelf een geest van bekrompenheid, van kleinheid op ons valt [...] Maar komt! komt, heerlijke spoorwegen! Daalt als een tralienet neder op onze provinciën!<sup>21</sup>

Net als in 1632 waren het de Amsterdamse kooplieden die de vernieuwing oarmden in hun eigen belang. Vanaf 1830 hadden zij aangedrongen op de totstandkoming van spoorverbindingen vanuit Amsterdam naar alle richtingen, met name naar het zuiden en naar Duitsland. De afscheiding van België maakte het in hun ogen extra noodzakelijk dat Nederland zelf en zo snel mogelijk spoorwegen ging aanleggen. Het eerste stukje van die ambitie werd in 1839 verwezenlijkt op het traject Amsterdam-Haarlem, bij wijze van *pilot* zouden we tegenwoordig zeggen.<sup>22</sup> Na een lange voorbereiding ging de eerste trein daadwerkelijk rijden op 20 september 1839.

De spoorlijn werd aangelegd pal ten noorden van de oude trekvaart en kende twee stations. Het ene was gelegen bij de herberg *Een Honderd Roe*, nét buiten de Amsterdamse gemeentegrens; aan Haarlemse zijde kwam het eerste – voorlopige – station even ten oosten van het Spaarne, op de plek waar tegenwoordig de werkplaatsen van ProRail zijn gelegen. De trein was vanaf de eerste dag net zo'n succes als de trekschuit in 1632 was geweest, maar desondanks duurde het nog tot 1859 voor de trekschuitverbinding tussen Haarlem en Amsterdam definitief werd gestaakt. Om de concurrentie het hoofd te bieden werden aanvankelijk zelfs de tarieven van de schuiten verlaagd, maar dat mocht niet baten en droeg slechts bij aan een nog snellere teloorgang.<sup>23</sup>

De treinverbinding van Haarlem richting Leiden liet iets langer op zich wachten, maar vanaf 1842 was het ook daar zover. Ook hier werd de spoorlijn grotendeels langs de bestaande trekvaart aangelegd. Het nieuwe Haarlemse station, het tweede, kwam nu binnen de vesting te liggen (op zijn huidige plaats). Vanaf augustus 1842 kon men al tot Hillegom (Veenenburg) rijden en in december van datzelfde jaar tot Den Haag. In 1847 werd de 'Oude Lijn' doorgetrokken naar Rotterdam. De diligencediensten waren het eerste slachtoffer van de treinverbindingen en werden al kort daarop opgeheven.



De trekschuit Haarlem-Leiden hield het nog wat langer vol, tot 1860.<sup>24</sup> De vroege geschiedenis van het spoorwegverkeer in Nederland, met al zijn strubbelingen en successen is net zo'n boeiend verhaal als dat van de totstandkoming van de trekvaarten, maar gaat het kader van dit artikel te buiten.<sup>25</sup>

### De trekvaart als erfgoed

De overgrote meerderheid van de trekvaarten in Nederland bestaat in 2024 nog steeds. Sommige werden in de loop der tijd aangepast voor moderner scheepvaartverkeer, telkens weer verbreed en uitgediept, andere liggen er nog min of meer zo bij als in 1830. Weer andere trekvaarten zijn helaas verwaarloosd, gedempt of niet meer bevaarbaar en daardoor niet meer goed herkenbaar, laat staan beleefbaar, als belangrijk erfgoed van de pre-industriële samenleving. Erfgoed blijft immers alleen goed bewaard als het een functie kan behouden of als erfgoed wordt herkend en dat was niet meer overal het geval. Toen bijvoorbeeld in 1930 het station Heemstede-Aerdenhout werd vernieuwd en de weg langs de Leidsevaart verbreed, stond de tolpoort uit 1695 danig in de weg. Deze is toen afgebroken en verplaatst; ze doet sindsdien dienst als toegangspoort van het tennispark in het Groenendaalse Bos.

Terwijl de trekvaart tussen Haarlem en Leiden nog lange tijd in gebruik bleef als binnenvaartverbinding van en naar de bollenkwekerijen en daardoor ook tot in onze tijd een rol kon blijven spelen voor recreatief vaarverkeer, was het met de vaart tussen Haarlem en Amsterdam snel gedaan. Er kwamen immers betere verbindingen tussen beide steden, niet alleen een spoorlijn, maar ook de straatweg langs de trekvaart werd vernieuwd, terwijl de Ringvaart van de Haarlemmermeer een prima alternatieve route bood aan wat grotere schepen. Ten slotte kwam er in 1876 ook nog het Noordzeekanaal en een verbinding via Spaarndam en het Spaarne over Zijkanaal C. Wie zat er toen nog te wachten op een ondiep vaartje met ook nog eens een onhandige overstap over de sluizen bij Halfweg?

Kortom, de trekvaart Amsterdam-Haarlem raakte in onbruik. Niet alleen werden stukken gedempt, maar er kwamen nu ook bruggen over de vaart. In de loop der tijd werden dat bovendien hele lage bruggetjes bijna zonder doorvaarthoogte, omdat het belang voor de scheepvaart tot nul was gedaald. Het resultaat is een soms bijna onherkenbare vaarverbinding van opgeknipte stukken water waar je hooguit nog met een kano kleine delen kunt bevaren. Vooral het deel tussen Haarlem en Halfweg is er slecht aan toe en grotendeels verdwenen door de demping van de Amsterdamse Vaart.

De straatweg slokte het jaagpad op en ontwikkelde zich tot auto-snelweg, de A200, de enige plek in Nederland waar een jaagpad uitgroeide tot snelweg.

#### ‘Erfgoedlijn’

Toen in 2007 de trekvaart Haarlem-Leiden 350 jaar bestond, werd dat op bescheiden wijze gevierd.<sup>26</sup> Er was een tweetal tentoonstellingen, er verscheen een boek en langzaam kwam de trekvaart ook bij bestuurders op de radar als erfgoed waar zij wat mee zouden kunnen. Sindsdien gaat het beter met de trekvaarten. Het Zuid-Hollandse deel van het netwerk werd in 2012 uitgeroepen tot provinciale ‘erfgoedlijn’. Er werd geld vrijgemaakt voor oeverherstel en aanlegsteigers om gebruik via waterrecreatie te stimuleren. Er kwamen bordjes voor informatievoorziening ter plaatse en er verschenen diverse artikelen en boeken. Met de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlem werden op bescheiden schaal samenwerkingsprojecten opgezet zodat de ‘lijn’ tot aan de Raaksbrug kon worden doorgetrokken en ook daar informatiebeoordeling kon verschijnen.

Maar ten oosten van de stad, voorbij de Amsterdamse Poort, is het tot nu toe stil gebleven. Er zijn inmiddels wel enkele provinciale rapporten verschenen waarin de trekvaart wordt aangemerkt als belangrijk cultureel erfgoed, maar tot op heden is er van actie op dat punt nog weinig te merken.<sup>27</sup> Vanuit Amsterdam valt dit keer niet veel initiatief te verwachten, aan de Amsterdamse zijde langs de Haarlemmerweg is het vaarwater immers nog steeds als trekvaart herkenbaar tot aan de Willemspoort. Misschien moet Haarlem daarom eens het voortouw nemen en samen met de provincie gaan zorgen voor herstel van die zo belangrijke vaarverbinding waar het allemaal mee begon. De gemeente maakte onlangs al bekend te willen onderzoeken of het een aantal grachten en vaarten, waaronder de Amsterdamse Vaart, niet weer opengemaakt zou kunnen worden. Dat is natuurlijk goed nieuws. In 2032 is het precies 400 jaar geleden dat de trekvaart Amsterdam-Haarlem werd aangelegd en van start ging, we hebben dus nog acht jaar om daar iets mee te doen.

#### Noten

- 1 Jan de Vries, *Barges & Capitalism. Passenger transportation in the Dutch economy (1632-1839)*, Utrecht 1981.
- 2 Over de Waterlandse trekvaarten, zie John Dehé, *Een slaafsch en ongezond bedrijf. De geschiedenis van het openbaar vervoer in Waterland, 1630-1880*, Hilversum 2005.
- 3 J.M. Fuchs, ‘Het beurtveer Amsterdam-Haarlem’, in: *Jaarboek Haarlem 1939*, Haarlem 1940, p. 87-103.
- 4 Maarten Hell, ‘De eerste trekvaart’, in: *Atlas van de trekvaarten*, Bussum 2021.
- 5 Stadsarchief Amsterdam, Resoluties en notulen van de commissarissen van het Haarlemmer zandpad tussen Haarlem en Amsterdam, 16, 15-16. Idem rekeningen 16, 17-19.
- 6 Willem van der Ham, *Tot gerief van de reiziger. Vier eeuwen Amsterdam-Haarlem*, Den Haag 1989, p. 18.
- 7 De trekvaart tussen Gorinchem en Vianen bijvoorbeeld was geheel en al een Gorcumse aangelegenheid en ook de trekvaarten in Delfland werden gedomineerd door de stad Delft.
- 8 De Vries, *Barges*, p. 324.
- 9 Gerrit Verhoeven, ‘De Leidse Dam als twistappel’, in: *Atlas van de trekvaarten*, p. 76 vv.
- 10 Marloes Wellenberg, ‘Utrechtse diensten op Leiden’, in *Atlas van de trekvaarten*, p. 172-174.
- 11 S. Fockema Andraeae, ‘De trekvaart Haarlem-Leiden 300 jaar’, in: *Jaarboek Haarlem 1957*, Haarlem 1958, p.76-83.
- 12 Jori Zijlmans, ‘Nieuwe lakens, nieuwe wegen’, in: *Holland Historisch Tijdschrift*, 2014 #03, p. 121-131. Ook in *Atlas van de trekvaarten*, p. 58 vv.
- 13 A. Versprille, ‘De Haarlemmer trekvaart 300 jaar’, in: *Jaarboekje voor geschiedenis en oudheidkunde van Leiden en omstreken*, 1958 (Ver. Oud Leiden), p. 114-126.
- 14 Versprille, *Jaarboekje*, p. 117.
- 15 Marca Bultink, ‘De trekvaart Haarlem-Leiden’, in: *Atlas van de trekvaarten*, p. 42 vv.
- 16 Hein Klemann, *Haarlem! Een geschiedenis*, Hilversum 2023, p. 237-238.
- 17 Marca Bultink, ‘Schuitempraatjes’, in *Atlas van de trekvaarten*, p. 116 vv. en ‘Reizigers’, p. 54 vv.
- 18 Piet Brouwer en Gerard van Kesteren, *Berigt aan de heeren reizigers. 400 jaar openbaar vervoer in Nederland*, Den Haag 2008, p. 96 vv.
- 19 Van der Ham 1989, p. 40.
- 20 A. van der Zee, ‘Hoe bouw je een trekschuit’, in *Atlas van de Trekvaarten*, p. 30; M. Hell, *Atlas*, p. 40.
- 21 Hildebrand (ps. Nicolaas Beets), *Camera Obscura*, p. 87 (editie 1871).
- 22 Brouwer/Van Kesteren, *Berigt*, p. 171 vv.
- 23 De Vries, *Barges*, p. 205.
- 24 Bultink, *Atlas*, p. 49.
- 25 Klaas van Giffen, *Station Haarlem*, Haarlem 2006.
- 26 Roel Pots (red) e.a., *De blauwe ader van de bollenstreek*, Leiden 2007. Tentoonstellingen waren er in Museum De Zwarte Tulp in Lisse en in het Historisch Museum Haarlem (nu Verwey Museum).
- 27 Beleidsvisie provincie Noord-Holland, ‘Water, Bron van recreatie’, 2016. [https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Toerisme\\_recreatie/Waterrecreatie/Beleidsdocumenten/Visie\\_op\\_waterrecreatie\\_in\\_Noord\\_Holland\\_2030](https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Toerisme_recreatie/Waterrecreatie/Beleidsdocumenten/Visie_op_waterrecreatie_in_Noord_Holland_2030)