

# De intercity

De zwaikom in de trekvaart in Leidschendam, Paulus Constantijn la Fargue, 1756. Collectie Rijksmuseum.

---

De trekschuit was meer dan 200 jaar het belangrijkste openbare vervoermiddel in de laaggelegen delen van Nederland. Tussen grofweg 1630 en 1840 stapten miljoenen reizigers aan boord van wat wel de 'intercity van de zeventiende eeuw' wordt genoemd. Volgens een vaste dienstregeling en voor een relatief lage prijs reisden passagiers van de ene naar de andere stad in Holland, Friesland of Groningen. Wat maakte de trekschuit zo bijzonder en hoe kwam dit trekvaartenetwerk tot stand?



# van de zeventiende eeuw

## Het verhaal van de trekschuit in de Republiek

**M**ensen verplaatsen zich al sinds mensengeugenis over het water in de lage, natte delen van ons land. Door de vele vaarten, kanalen en andere waterwegen was dat sneller en efficiënter dan vervoer over de weg. Veel plaatsen zijn ontstaan op knooppunten van waterwegen en waren via het water beter toegankelijk dan over land. Wegen waren er wel, maar met name 's winters waren die onbegaanbaar. Trekschuiten, in de betekenis van door mens- of dierkracht voortgetrokken schepen, zijn dan ook waarschijnlijk al zo oud als er schepen bestaan. Behalve schuiten die worden voortgetrokken, 'gejaagd', kennen we ook schepen die met een stok worden voortgeduwd. Als de schuitvoerder zich met een vaarboom afzet vanaf het schip heet dat 'bomen' en als hij vanaf de kant het schip met een lange stok voortduwt noemen we dat 'wegen'. Dit verschijnsel beperkte zich zeker niet alleen tot Nederland. Er zijn afbeeldingen van gejaagde schepen uit China en Japan en ook op kanalen in de Italiaanse Po-vlakte waren trekschuiten al in de zestiende eeuw een geëigend vervoermiddel om je van Padua of Venetië naar je buitenhuis te laten vervoeren. De Nederlandse trekschuit onderscheidde zich vooral door de wijze van organisatie van het vervoer en was daarmee uniek in de wereld.

### Wilde vaart en beurtvaart

Al in de middeleeuwen werden er vaste vaarverbindingen met trek- of zeilschuiten ingesteld tussen dorpen en steden. Aanvankelijk was dit ongereguleerde 'wilde' vaart. De schippers die deze verbindingen onderhielden gingen dat vanaf de zestiende eeuw doen via een gecontroleerd systeem, dat we beurtvaart noemen. De beurtvaart dankt zijn naam aan het feit dat schippers 'om de beurt' voeren en in één beurs, dus met evenredig verdeelde inkomsten en uitgaven. Onderlinge concurrentie werd hierdoor tegengegaan. Voor reizigers had dit het nadeel dat een beurtschipper soms pas vertrok als er voldoende passagiers kwamen opdagen of als er genoeg goederen werden aangeboden om de reis rendabel te maken. Het nauwer reguleren van die beurtvaart was een van de taken die stadsbesturen rond 1600 naar zich toe trokken.

De eerste vaste trekschuitroutes vinden we midden zestiende eeuw in Groningen en in Vlaanderen.<sup>1</sup> Al in 1569 verzorgden in Groningen *snyckenfarers* (snikvaarders, verwijzend naar het scheepstype) beurtvaart met trekschuiten op het Damsterdiep, tussen Groningen, Appingedam en Delfzijl. Na 1630 nam de trekschuit in de hele Nederlandse Republiek een hoge vlucht als ►

**Ad van der Zee** is historicus en senior adviseur geschiedenis bij Erfgoedhuis Zuid-Holland.

**Marloes Wellenberg** is historicus en senior adviseur erfgoed en publiek bij Erfgoedhuis Zuid-Holland.

<sup>1</sup> Piet Brouwer en Gerard van Kesteren, *Berigt aan de heeren reizigers. 400 jaar openbaar vervoer in Nederland* (Den Haag 2008), 45 vv.



massavervoermiddel. Op initiatief van stadsbesturen werden lijndiensten voor personenvervoer ingesteld, met vaste tarieven, vaste vertrektijden en controle daarop vanuit de stadsbesturen. De vaak al bestaande beurtvaartverbinding werd vanaf toen door een stelsel van regels aan strakke controle gebonden. Trekvaart is in die zin een geïntensiveerde en gecontroleerde vorm van beurtvaart. Steden lieten de exploitatie van het schuitenvoer niet meer aan een schippersgilde over, maar namen die zelf ter hand. Nieuwe verbindingen werden geopend, waarbij het belang van de passagiers vooropgesteld werd. Voor de trekvaartdiensten werd vaak gebruikgemaakt van bestaande vaarwegen. Deze werden voor trekschuiten geschikt gemaakt door naast de vaarten verharde jaagpaden, ook wel trekpaden genoemd,

### ***‘De trekschuit was een democratische vorm van vervoer: klassenonderscheid speelde een ondergeschikte rol’***

aan te leggen. Kenmerkend zijn ook speciale bruggen, waar de lijn van de schuit niet in verstrikt kon raken, en rolpalen, waarmee de schepen om een scherpe bocht werden geleid. Op plekken waar het jaagpad naar de andere oever versprong kwamen pontjes in de vaart om het trekpaard over te kunnen zetten. Er werden veerhuizen, commissarishuizen voor de toezichhouders en tolpoorten gebouwd. Men richtte vaste vertrek- en aankomstplaatsen in met wachthuisjes en paardenstallen. Op sommige trajecten werden zelfs geheel nieuwe vaarwegen gegraven. De trekschuit was een in-

novatieve en democratische vorm van vervoer: iedereen die betaalde mocht mee en klassenonderscheid speelde een ondergeschikte rol – iets waar buitenlandse bezoekers zich weleens over verbaasden. Rondom de trekvaart ontstond zo een fijn vertakte infrastructuur van wegen, paden en halteplaatsen, maar ook van scheepswerven, herbergen, timmerlui, toeleveringsbedrijven, schippersknechts, paardenverzorgers en toezichthouders.

### **Een netwerk van trekvaarten**

De eerste reguliere trekschuitdienst in het gewest Holland werd in 1632 geopend tussen Amsterdam en Haarlem. Daarvoor werd speciaal een nieuw kanaal gegraven. De voornaamste kenmerken waren vaste tarieven en vaste vertrektijden, verspreid over de dag en de nacht. De schuit was alleen toegankelijk voor passagiers met handbagage, niet voor vracht. Gebruik van de vaart en het jaagpad door anderen was niet toegestaan of alleen tegen betaling van tol. De belangen van de reizigers werden gewaarborgd door onafhankelijk toezicht door commissarissen, die in opdracht van de beide steden de regels streng handhaafden. De wijze waarop deze schuitendienst werd ingericht ging als voorbeeld gelden voor vele andere trajecten in de Republiek, hoewel er in de praktijk grote verschillen bestonden tussen trajecten. Zo was het primaire doel van de Delflandse trekvaarten wél het vervoeren van vracht (zoals vis) en werd ook op trajecten als Gouda-Amsterdam en Utrecht-Leiden gaandeweg veel meer vervoerd dan alleen passagiers met handbagage. Vanaf de eerste trekvaart tussen Haarlem en Amsterdam ontwikkelde het netwerk van trekvaarten

Trekschuit met zes passagiers in een Hollands landschap. Op het jaagpad een bediende en een begeleider met paard, Carl Cristiaan Fuchs, 1825-1835. Collectie Rijksmuseum.



## Trekvaarten: een chronologisch overzicht

1632	Amsterdam-Haarlem
1636	Delft-Rotterdam, Delft-Den Haag
1638	Leiden-Delft/Den Haag
1645	Delft-Maassluis
1655	Vlaardingen-Delft
1657	Leiden-Haarlem
1658	Gouda-Amsterdam Gorinchem-Vianen
1663	Schiedam-Rotterdam
1664	Leiden-Utrecht

zich in twee fasen: tussen 1632 en 1647 en tussen 1656 en 1666. In de eerste fase tekenden zich concentraties af rond de steden Amsterdam en Delft. Amsterdam maakte afspraken met omliggende steden. Delft werd verbonden met Den Haag, Leiden, Rotterdam en Maassluis. In de tweede fase werd het netwerk door ambitieuze steden in heel Holland uitgebreid en raakten het Amsterdamse en Delftse systeem met elkaar verbonden door de trekvaart Haarlem-Leiden die in 1657 gereed was.

### Eigen stad eerst

Het is goed om voor ogen te houden dat er geen sprake was van een centrale aansturing van dit proces. Integendeel, sommige steden waren elkaars grootste rivalen en besteedden veel energie aan het blokkeren van elkaars trekvaartambities. 'Eigen stad eerst' was het motto. Het vergroten van de bereikbaarheid van de één kon nadelig zijn voor de machtspositie van de ander. Toen Gouda en Amsterdam plannen hadden voor een trekvaart, tekenden Haarlem en Leiden protest aan en omgekeerd hield Gouda lange tijd de trekvaart tussen Haarlem en Leiden tegen. Ook de daadwerkelijke aanleg van een vaart kon voor de nodige hoofdbrekens zorgen door de vele belanghebbenden langs het traject, met wie allemaal tot overeenstemming moest worden gekomen. Nadat die obstakels werden overwonnen, bleek de trekvaart al snel in een enorme behoefte te voorzien. Door zijn laagdrempeligheid en verbindende kracht stimuleerde de trekschuit in hoge mate de economische groei in de Republiek en smeedde hij de steden in Holland aan elkaar binnen één geïntegreerd economisch netwerk.<sup>2</sup>

De wijze waarop het trekschuitvervoer georganiseerd was, zou in de daaropvolgende 150 jaar in grote lijnen ook niet meer veranderen. Alleen werden af en toe de tarieven of voorwaarden licht aangepast. De belangrijkste vernieuwing was dat vanaf het eind van de zeventiende eeuw op de meeste trajecten de schuiten een getimmerde houten opbouw, de 'roef', kregen. Deze waren voorzien van kussens en ander comfort, waar passagiers voor een meerprijs gebruik van konden

maken. Een 'eerste klasse' voor gegoede burgers, die zich dan niet langer onder het gewone volk in het ruim 'onder de tent' hoefden te mengen. Ondanks het gebrek aan innovatie bleven de schuiten een populair vervoermiddel. De trekschuit groeide in deze periode uit tot een kenmerk van de Nederlandse cultuur en het openbare leven. Buitenlanders die de Republiek bezochten en een tochtje maakten met de trekschuit roemden zijn comfort en efficiëntie. Hij was misschien niet snel, maar bracht je waar je wezen wilde, voor een vast tarief en altijd op tijd. Het schuitenpraatje, een op schrift gestelde samenspraak tussen fictieve personen over allerlei zaken van politieke of maatschappelijke aard, groeide in deze tijd uit tot een literair genre, te vergelijken met een hedendaagse column of essay.

### Achteruitgang

Achteraf bleken de eerste veertig jaar in het bestaan van de trekschuit (1632-1672) de gloriejaren. Na 1665 werden geen nieuwe routes meer aangelegd en de groei van het aantal passagiers nam af of het aantal begon zelfs te dalen. Vanaf het einde van de achttiende eeuw begon de elite andere vormen van vervoer te prefereren. Er werden meer wegen bestraat en de overheid liberaliseerde het vervoersbeleid. Op veel plaatsen werden door ondernemers postkoetsdiensten opgezet en schaften stadsbesturen bestaande privileges voor de trekschuit af. Na 1800 zette het verval definitief in en kwam de trekschuit steeds vaker in een negatief daglicht te staan. De voorspelbaarheid en betrouwbaarheid die eerder zo gewaardeerd werden, werden geassocieerd met bekrompenheid en burgerlijkheid. Ook werd er geklaagd over de traagheid. Tekenend is de vileine beschrijving door Hildebrand (pseudoniem van Nicolaas Beets) in zijn veelgelezen boek *Camera Obscura* (1839). 'Ik geloof niet dat iemand ooit ééne geestige gedachte heeft gehad in een trek-

## **'Sommige steden waren elkaars grootste rivalen en besteedden veel energie aan het blokkeren van elkaars trekvaartambities'**

schuit. Integendeel: de roef is de ware atmosfeer voor alle mogelijke vooroordelen, de geschikte bewaarplaats van alle verouderde begrippen, de kwekschaal van allerlei leelijke, lage gebreken. Daar zijn voorbeelden van mensen, die door te veel in trekschuiten te varen, lafhartig, kruipend, gierig, koppig en kwelgeesten zijn geworden.' Het is dan ook geen toeval dat de trekschuit in de negentiende eeuw bekend kwam te staan als de 'volkschuit', wat laat zien dat er – althans in die latere periode – een verband werd gelegd tussen de passagiers en het vervoermiddel. ▶

<sup>2</sup> Jan de Vries, *Barges and capitalism. Passenger transportation in the Dutch economy (1632-1839)* (Utrecht 1981).

3 Anne Kraak, 'De kerk-schuit en cholera in de 19<sup>e</sup> eeuw', *De Heraut van Strijen* 32-3 (Ridderkerk 2020), 20.

Nadat stoomschepen en in 1839 ook de stoom-trein in Holland hun intrede deden, waren de dagen van de trekschuit geteld. Na 1845 werd het spoornetwerk in Noord- en Zuid-Holland uitgebreid en was de trekschuit niet langer de voor-naamste verbinding tussen de steden. In Zuid-Holland werden rond 1880 de laatste diensten opgeheven.

Op delen van het platteland en in de noordelijke provincies van Nederland bleef de trekschuit nog lange tijd functioneren, soms zelfs tot in de twintigste eeuw, maar dan meer als beurtschip en niet meer volgens een strakke dienstregeling zoals ooit daarvoor. In de Hoeksche Waard zou, in ieder geval nog in 1870, elke zondag een 'kerkschuit' varen die kerkangers van Strijensas naar Strijen vervoerde.<sup>3</sup>

## **'Jaagpaden verdwenen onder asfalt, vaarten werden verwaarloosd en bleven nog nauwelijks herkenbaar achter in het landschap'**

Als vaarwater bleven de trekvaarten al die tijd druk in gebruik, bijvoorbeeld voor regionaal goederenvervoer. Een enkele oude trekvaart werd omgevormd tot kanaal voor de binnenscheepvaart en behield op die manier zijn functie als vervoersader. Dat was bijvoorbeeld het geval met het Rijn-Schiekanaal, het Rijn-Aarkanaal en het Merwedekanaal. Na de Tweede Wereldoorlog, toen vervoer per vrachtwagen de overhand kreeg, nam het belang van die kleinere verbindingen over water sterk af. Andere trekvaarten bleven een functie houden als vaarwater voor recreatie, maar op veel plekken werden de oorspronkelijke jaagbruggetjes vervangen of werden hoge bruggen vervangen door lagere exemplaren, met de nodige gevolgen voor de bevaarbaarheid. Jaagpaden verdwenen onder asfalt, vaarten werden verwaarloosd en bleven nog nauwelijks als trekvaart herkenbaar achter in het landschap.

Gezicht op de Trekweg en Trevliet richting Delft te Den Haag, Paulus Constantijn la Fargue, 1764. Collectie Rijksmuseum.

## **Aandacht voor cultuurhistorie**

Gelukkig zien we de laatste jaren een kentering. Er is steeds meer belangstelling voor de cultuurhistorische aspecten van de trekvaarten, onder meer door initiatieven van lokale en regionale historische verenigingen. Ook blijken de vaak rustige vaarten geschikt voor waterrecreatie, bijvoorbeeld met sloepen en kano's. In 2012 wees de provincie Zuid-Holland de Haarlemmertrekvaart/Leidsevaart, Vliet, Schie en later ook de Delflandse trekvaarten aan als een van zeven 'erfgoedlijnen', samen met onder meer de Oude Hollandse Waterlinie en de Romeinse Limes. Sinds die tijd zijn in Zuid-Holland tal van initiatieven ontplooid om de zichtbaarheid en beleefbaarheid van deze oude vaarwegen te ontwikkelen. Een voorbeeld daarvan is de *Atlas van de trekvaarten in Zuid-Holland* die afgelopen zomer is verschenen. In de *Atlas* is het verhaal opgetekend van alle Zuid-Hollandse vaarten – met uitstapjes naar Amsterdam, Haarlem en Utrecht. Ook een aantal nooit gerealiseerde vaarten komt aan bod, zoals in het Westland en bij Kethel. We hopen dat de *Atlas* anderen zal inspireren om verder onderzoek te doen, of dat nu op lokaal, provinciaal of landelijk niveau is. Ook hopen we dat de *Atlas* een bijdrage kan leveren aan het behouden, benutten en beleven van deze bijzondere vaarwegen en de bijbehorende cultuurhistorie. ■



Deze tekst is gebaseerd op de inleiding van de *Atlas van de trekvaarten in Zuid-Holland* (2021), samengesteld door Marloes Wellenberg en Ad van der Zee, verbonden aan Erfgoedhuis Zuid-Holland.

