

1658 Trekschuiten door Boskoop

de intercity's van de zeventiende eeuw

In 1658 werd tussen Gouda en Amsterdam een trekvaartverbinding aangelegd. Deze verbinding, die via Boskoop liep, maakte reizen tussen beide steden veel comfortabeler. Niet veel later kwam er ook een trekvaartdienst over de Oude Rijn, van Utrecht naar Leiden. Beide trekvaartverbindingen bleven bijna twee eeuwen in gebruik. Eind negentiende eeuw maakten spoor- en autowegen het vervoer per jaagschuit overbodig. Maar nog altijd zijn er restanten van jaagpaden zichtbaar.

Al in de middeleeuwen waren waterwegen uitermate belangrijk voor het transport van personen en goederen. Zeker in het westen van het land waren steden en dorpen goed bereikbaar via vaste vaarverbindingen. Om niet te veel van de wind afhankelijk te zijn, werden de schepen voortgetrokken door paarden die langs de oever over het speciaal daarvoor aangelegde 'jaagpad' liepen. De schippers die op deze routes voeren, deden dat echter lange tijd niet volgens een dienstregeling. Ze voeren pas als de schuit vol was.

Halverwege de zeventiende eeuw veranderde dat. Steden riepen reguliere trekvaartdiensten in het leven, met vaste vertrek- en aankomsttijden. Daardoor werd overstappen een stuk simpeler. Handig was ook dat de uitbaters standaardtarieven hanteerden. Zo ontstond een betrouwbaar en efficiënt systeem van openbaar vervoer.

De eerste trekvaartdienst, die tussen Amsterdam en Haarlem, startte in 1632. Al snel ontstond een netwerk van trekvaartroutes tussen Hollandse steden. In een aantal gevallen werden daarvoor bestaande waterwegen benut, maar soms was het nodig een nieuw vaart te graven. De kosten werden door de betrokken steden betaald. Ze hadden dat er graag voor over omdat de trekvaart de economie van de stad stimuleerde. De investeringen konden worden terugverdiend door onder meer het heffen van tol op het jaagpad en de bijdragen van de passagiers. Ook de tussenliggende dorpen profiteerden van de aanleg.

Boskoop als eerste aangesloten

De eerste trekvaartdienst over het grondgebied van de huidige gemeente Alphen aan den Rijn was die tussen Gouda en Amsterdam. In eerste instantie was het plan om het jaagpad aan te leggen via Zwammerdam en Nieuwkoop, maar later werd het traject verlegd door gebruik te maken van de Gouwe. Het gevolg was dat Boskoop in dit gebied het eerste dorp was dat aan een trekvaartverbinding kwam te liggen. Alphen en Aarlanderveen hadden wat minder profijt. Weliswaar liep de route over hun grondgebied – vanaf Gouwsluis via een speciaal gegraven kanaal – maar deze 'Nieuwe Vaart' (het huidige Aarkanaal) liep niet door de dorpen zelf.

Vanaf april 1658 vertrokken dagelijks drie trekschuiten vanuit Gouda naar Amsterdam en ook drie in tegengestelde richting. Het jaagpad lag aan de oostkant van de Gouwe en werd aangeduid als het Goudse zand- of trekpad. Het was vier meter breed en werd niet alleen gebruikt door de paarden van de trekschuiten, maar ook door voetgangers, rijtuigen en wagens

en voor het drijven van vee. Voor het gebruik moesten zij op verschillende plekken tol betalen: in Bloemendaal, aan de Voorkade in Boskoop, bij het 'hek aan de Rijn' bij Gouwsluis en aan de Drecht.

De trekvaartdienst Gouda-Amsterdam was een grote vooruitgang. Waddinxveen en Gouda waren nu beter bereikbaar. Zelfs een tochtje vanuit Alphen naar Rotterdam werd gemakkelijker toen in 1682 een gereguleerd wagenveer tussen Gouda en Rotterdam tot stand kwam. Overigens reisden de meeste passagiers over de gehele route Gouda-Amsterdam en werd de trekvaart niet veel gebruikt voor kleinere afstanden tussen de dorpen. Daarvoor zullen goedkopere alternatieven hebben bestaan.

De 'Rijndorpen' volgen

Nadat Boskoop de primeur had, moesten de dorpen langs de Rijn nog enkele jaren wachten voordat zij onderdeel van het trekvaartenstelsel werden. Dat gebeurde in mei 1664, toen Utrecht en Leiden een eigen trekvaartverbinding in gebruik namen. Ook hier kon de reiziger kiezen uit drie schuiten per dag. Omdat de vaarweg – de Rijn – al bestond, hoefden Utrecht en Leiden slechts een jaagpad aan te leggen.

Dat was echter niet zonder problemen. Sommige delen langs het tracé waren tot aan de oever bebouwd en boden dus geen ruimte voor een jaagpad. Daarom lag het pad afwisselend aan de Hoge en Lage Zijde van de Rijn.

Daar waar aan beide kanten aaneengesloten bebouwing stond, werd het paard losgekoppeld van de trekschuit. Paard en ruiter vervolgden hun weg achter de woningen langs, terwijl de schuit werd 'geboomd'. Daarbij duwde de schipper zijn schip met een lange houten stok (de boom) voort. Dat gebeurde bijvoorbeeld op het gedeelte tussen 'De Heul' in Oudshoorn en 'de Anslag' in Aarlanderveen-Lage Zijde.

Levendigheid

Middenstanders in de dorpen langs de routes hadden volop profijt van de trekschuit. Er waren immers vaste plaatsen om in en uit te stappen en ook moest de schipper gedurende de reis een paar keer van paard wisselen. Op die plaatsen stonden in veel gevallen herbergen, zoals De Prins van Oranje in Alphen. Bovendien waren er naast de reguliere diensten ook nog speciale marktschuiten voor bezoekers van markten in Leiden, Utrecht of Woerden. Wie op zo'n schuit wachtte, had voldoende gelegenheid om in de herberg iets te gebruiken. Exacte cijfers over herbergbezoeken zijn er niet, maar bekend is dat dorpelingen enthousiast waren over de aanleg van het jaagpad Leiden-Utrecht omdat ze economisch voordeel verwachtten. Het ging dan ook om behoorlijke aantallen reizigers. Zo telde de verbinding Gouda-Amsterdam in de eerste tien jaar van haar bestaan jaarlijks 26.000 passagiers.

Het einde van de trekvaart

In de tweede helft van de negentiende eeuw nam het gebruik van de trekschuit af. Met een stoomboot kwam je sneller op de plaats van bestemming. Vanaf 1878 werd die op zijn beurt

verdrongen door de spoorlijn Leiden-Woerden. De Rijn, de Gouwe en het Aarkanaal bleven uiteraard nog wel in gebruik voor het goederenvervoer per schip, maar dat ging steeds vaker met motorschepen.

Inmiddels vervullen Rijn, Gouwe en Aarkanaal ook een belangrijke functie voor de pleziervaart. Delen van de oude jaagpaden dienen als wandel- of fietsroute. Zo zijn deze 'historische snelwegen' nog steeds nuttig.

Bezoeken

Een aanzienlijk deel van de voormalige jaagpaden is op dit moment onderdeel van fietsroutes in en rond Alphen aan den Rijn. Deze routes liggen vaak op het oude jaagpad of er vrijwel langs. De fietsroutes tussen Boskoop en Alphen over de Alphense weg/Boskoopse weg en de route over de Westkanaalweg zijn onderdeel van de vroegere trekschuitroute tussen Gouda en Amsterdam. De fietsroute van Alphen naar Zwammerdam over de Kortsteekterweg en de route tussen Koudekerk en Leiderdorp zijn onderdeel van de vroegere trekschuitroute tussen Leiden en Utrecht. Zie: www.fietsnetwerk.nl.

Ter hoogte van de vroegere buitenplaats Berendrecht, waarvan het toegangspoortje met de oude wapenstein herbouwd is, stond een stal voor het wisselen van paarden van de trekschuiten.

Verder lezen

Marloes Wellenberg en Ad van der Zee (samenstelling), *Atlas van de trekvaarten in Zuid-Holland* (Bussum 2021), m.n. 156-165 en 172-177.

Arjan van 't Riet, 'De aanleg van een 17e-eeuwse N11. Het succes van persuasien' in: Cor de Graaf en Ariela Netiv (red.), *Erudiete overpeinzingen. Bijdragen over de stad en zijn omgeving bij het afscheid van Rudi van Maanen* (Leiden 2006). 178-182.