

‘Trekvaart Gouda-Amsterdam kwam moeizaam tot stand’ – *Verslag lezing Marloes Wellenberg*

‘Al in 1639 maakten Goudse burgemeesters een vaartocht om de beste route voor een trekvaart op Amsterdam te vinden. Er werd een kaartenmaker aan het werk gezet, er werd overlegd met Amsterdamse bestuurders, maar jarenlang gooiden andere steden roet in het eten. Leiden en Haarlem wilden hun eigen trekvaartverbinding - waartegen Gouda natuurlijk juist bezwaar had - en zagen de route Gouda-Amsterdam als concurrerend. Pas zo’n twintig jaar later, toen de steden het eens werden, konden beide trajecten worden gerealiseerd: Leiden-Haarlem opende in het najaar van 1657, Gouda-Amsterdam op 18 april 1658.’

Voor een vol Concordia vertelde Marloes Wellenberg, senior adviseur van Erfgoedhuis Zuid-Holland en mede-schrijfster van de in 2021 gepubliceerde *Atlas van de trekvaarten in Zuid-Holland* (zie ook *Nieuwsbrief* 118), over het netwerk van trekvaartverbindingen dat de steden van Holland en Utrecht in de 17e en 18e eeuw met elkaar verbond. Samen met Ad van der Zee en elf andere onderzoekers-auteurs bundelde zij in genoemd boek vele wetenswaardigheden over de trekvaarten. Aangezien er over het traject Gouda-Amsterdam en het wagenveer Gouda-Rotterdam weinig bekend was, besloot zij zelf in het Streekarchief Midden-Holland te gaan speuren.

‘Sommige wateren zijn speciaal gegraven, voor andere werden bestaande wateren aangepast of vergraven’, aldus Wellenberg. ‘Voor het traject Gouda-Amsterdam gebeurde beide. Vanaf Gouda tot de Gouwsluis, bij de Oude Rijn, maakten de trekschuiten gebruik van de Gouwe. Vanaf de Gouwsluis was een vaart gegraven naar de Aar en vanaf daar was een verbinding gegraven naar de Drecht. Via de Drecht en de Amstel konden de schuiten naar Amsterdam. Daar meerden ze af bij het Goudscheveer, vlakbij de pijpenmarkt. Inderdaad, U begrijpt dat dit laatste geen toeval was. In zo’n trekschuit konden 24 à 36 personen meevaren, deels op de roef, deels in het ruim.’

Overall langs het trekvaarttracé moesten jaagpaden worden aangelegd zodat de jagers met hun trekpaarden de schepen konden trekken. De paarden werden getraind om een gelijkmatig tempo aan te houden, de trekschuit voer met een vrij constante snelheid van 6 à 7 kilometer per uur. Hierdoor deden de passagiers – de trekschuit was bedoeld voor personenvervoer – zo’n acht uur over het traject Gouda-Amsterdam. Dat de tracéaanleg lang duurde, kwam ook doordat er veel overhoop werd gehaald. Huisjes, boothuizen, schuren en toiletten moesten worden verplaatst of gesloopt, grond moest worden opgekocht, tolhuizen en pleisterplaatsen voor mens en dier moesten worden gebouwd.

Wellenberg: ‘Wie te voet of met eigen vervoer een jaagpad wilde gebruiken, moest tol betalen. De steden hadden kosten gemaakt om die paden aan te leggen en te onderhouden, dus voetgangers dienden ook bij te dragen in de kosten. Betalen voor openbaar vervoer is van alle tijden.’ Het vaartraject Gouda-Amsterdam kende veel bochten, dus er stonden honderden zgn. rolpalen, hoge rechtopstaande ronde houten palen die in rivierbochten moesten voorkomen dat schepen door de paardenkracht naar de kant werden getrokken. ‘Daar zijn er helaas weinig van bewaard gebleven. De meeste zijn opgestookt tijdens de Hongerwinter’, gaf Wellenberg aan.

Er waren in de 17e eeuw ook plannen voor trekvaarten op Rotterdam en Dordrecht, maar deze zijn nooit gerealiseerd. Als alternatief werd het wagenveer Gouda-Rotterdam in gebruik genomen,

waarbij passagiers in karren over de 's-Gravenweg, de eerste verharde weg van Nederland, werden vervoerd. Per dag vertrokken er acht karren op deze manier die elk plaats aan 6 à 8 personen boden. Dankzij het strakke rooster met vaste vertrektijden en tarieven vulde het wagenveer een lacune van het trekvaartsysteem en sloot er goed op aan. De trekschuiten vertrokken in het begin driemaal en later tweemaal daags vanaf het Amsterdams Verlaat met een opstapmogelijkheid bij de stadsherberg aan de Wachtelstraat, het wagenveer vertrok vanaf het Commissarishuys aan de Veerstal.

Wellenberg: 'In vergelijking met andere trekvaarten vielen me bij Gouda-Amsterdam enkele zaken op. Zo kon blijkbaar niet iedereen zich een kaartje veroorloven. De Goudse burgemeesters deden in 1664 een 'Waerschouwinge' uit waarin Gouwenaars werden opgeroepen de eigen trekschuit naar Amsterdam te nemen en niet eerst naar Boskoop of Zwammerdam te lopen om daar een ander schip te nemen. Ook was goederenvervoer in principe verboden, maar werd op dit traject van alles aan de schipper – uiteraard tegen betaling – meegegeven, zoals stokvis, tonnetjes boter, kippen, contant geld, en niet te vergeten wasgoed, want Gouda had veel wasserijen-blekerijen. Het leek een beetje de voorloper van DHL-pakket-service. In 1739 kondigden de burgemeesters een 'Waerschouwinge' af dat laat bezorgde pakketjes op eigen risico werden verstuurd.'

Wat in de 17e eeuw nog de Intercity van de Gouden Eeuw, het transportmiddel van de toekomst was, verloor in de 18e eeuw al enige glans, en werd in de 19e eeuw met de komst van stoomboot en trein een ouderwets vervoermiddel. Nicolaas Beets schreef in zijn *Camera Obscura* (1839) de trekschuit de grond in, ter meerdere eer en glorie van het nieuwe vervoermiddel van de toekomst – de trein – en alleen op lokale vaartrajecten kon de trekschuit zich tot begin 20e eeuw nog handhaven. (JPvdZ)