

Historisch Genootschap Koudekerk

Jaarboek no. 18



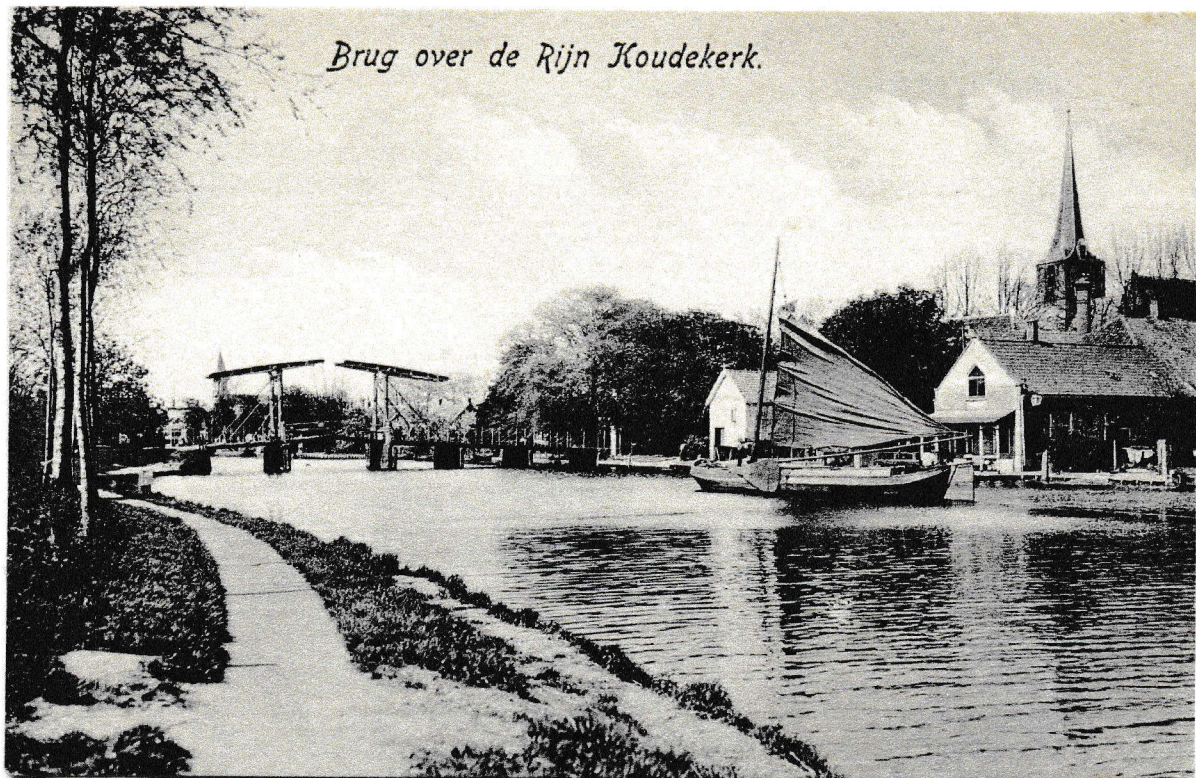
JAAGPADEN, OVERZETVEREN EN TREKSCHUITEN IN KOUDEKERK AAN DEN RIJN

Jaagpaden

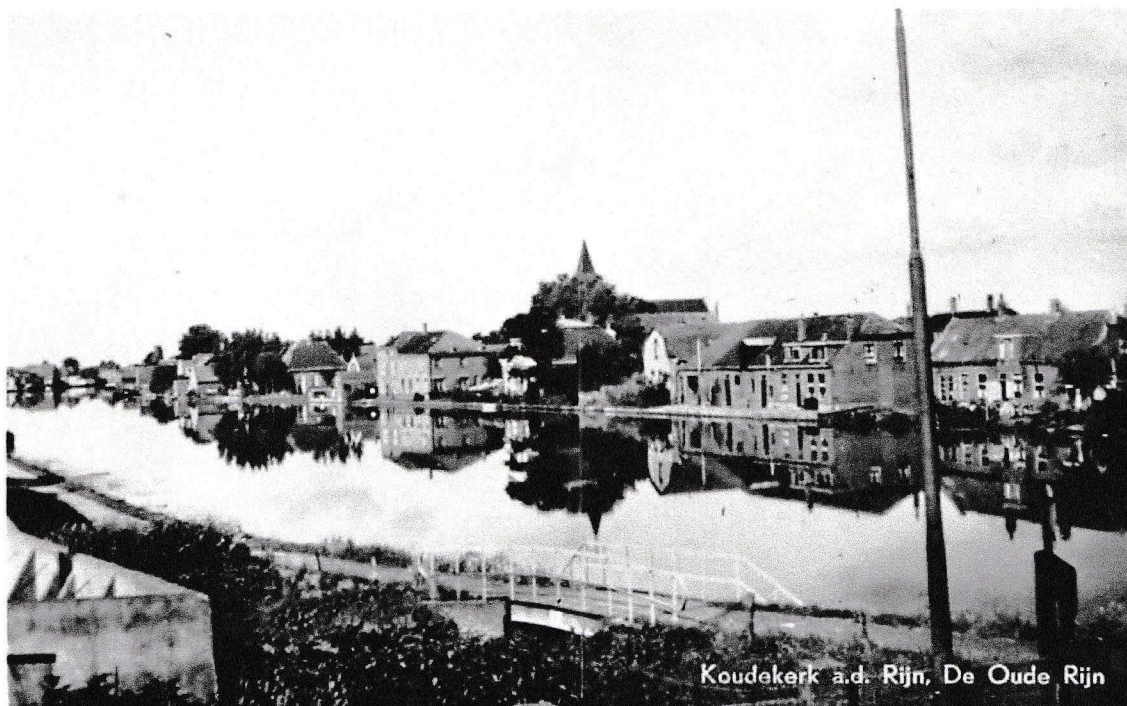
Het jagen (voortbewegen van schepen door trekken aan een touw) was al bij de Romeinen bekend. Verplichtingen aan Hollandse landeigenaren om stroken grond langs een rivier als jaagpad vrij te houden, werden reeds op gezag van Karel de Grote opgelegd. Tot de 17^e eeuw ging een reis nagenoeg altijd over land, meestal per diligence. De wegen in Holland waren over het algemeen slecht. Ze waren onverhard en zaten vol kuilen en gaten, die van het najaar tot het voorjaar ook nog vaak vol water stonden. Bovendien vormden struikrovers een gevaar.

Nederland was rijk aan water en bijna alle steden en dorpen waren over water bereikbaar, vaak zelfs nog beter dan over de weg. Daarom werd van deze waterwegen gebruik gemaakt en de trekschuit wferd geïntroduceerd. Hiervoor waren jaagpaden nodig.

De aanleg van het jaagpad tussen Utrecht en Leiden kwam in 1664 tot stand in het driestedenoverleg Leiden-Woerden-Utrecht. Hiervoor werd grond en boerderijen aangekocht, jaagpaden aangelegd en er werden een kleine honderd bruggen en bruggetjes voor gebouwd. De lengte van het jaagpad bedroeg 14.700 roeden (iets meer dan 55 kilometer) en dit pad kostte bijna 335.000 gulden. Het jaagpad werd goed onderhouden en ook de kleinere plaatsen profiteerden van het toegenomen verkeer. De tolgeden zorgden ervoor dat de onkosten werden gedekt.



*Zicht op de Koudekerkse brug met het jaagpad te Hazerswoude-Rijndijk
Historisch Genootschap Koudekerk*



*Koudekerk aan de Rijn met op de voorgrond een jaagpad te Hazerswoude-Rijndijk
Uitg. L. de Wit Koudekerk a/d Rijn; Merk: House of Cards*



Ambtenaren van Provinciale Waterstaat verrichtten omstreeks 1930 metingen op het jaagpad langs de Oude Rijn (ter hoogte van Koudekerk). Foto: J.A.W. van der Zon, Erfgoed Leiden en Omstreken.

Uit onderzoek bleek dat destijds 68 procent van het vervoer plaatsvond met de trekschuit, 26 procent via de beurtvaart (schepen – zonder vaste dienstregeling - die op vaste trajecten zowel goederen als personen vervoerden), terwijl 6 procent van de mensen die reisden, over land ging. In de nadagen van de trekschuit voeren er zo'n 392 trekschuiten rond.

Tot de eerste helft van de 20e eeuw werden de trekschuiten gejaagd door het gezin van de schipper. Twee of drie mensen trokken aan het zeel (= sterke, brede band waarmee men iets voorttrekt) om het schip vooruit te trekken. Als het schip eenmaal in beweging was gebracht, werd het trekken minder zwaar, maar dat was wel afhankelijk van de wind. Aanvankelijk trokken meestal vrouwen en kinderen, lopend op een jaagpad langs het water, de trekschuit voort, en de "man des huizes" zat aan het roer. De minder bemiddelde schipper moest zijn schip, waar het maar enigszins kon, door zijn vrouw en kinderen laten voorttrekken, die werden ingeschakeld om in het tuigje (haampje) te hangen. Waarom deed de man dat zelf niet? De schipper bleef aan boord om naast het sturen mee te helpen – indien het echt nodig was - met het voortbomen van de trekschuit, bijvoorbeeld bij het oversteken van een grote plas. Dit werd gedaan met een vaarboom (een rondhouten paal van ongeveer zes meter), waarmee de schipper de trekschuit door het water voorwaarts duwde. Het voortbomen werd in West-Friesland ook wel klûten (uitgesproken als kloeten) genoemd.



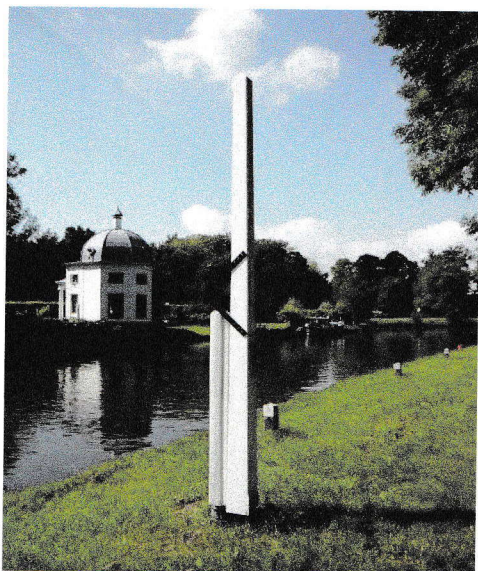
Vrouw in het harnas, trekschuit 1953, Job Gorree.



Man en vrouw trekken vrachtschip door een binnenkanaal. Bron: Wikimedia Commons; 27 mei 1931

Vroeger was het met de vrouwenemancipatie slecht gesteld. Als je er nu naar terugkijkt, is het schrijnend hoe vrouwen en kinderen veel van het zware werk moesten opknappen. Het hoorde echter bij het tijdsbeeld. Later namen paarden het van de gezinsleden over. Toch bleef men soms mensen gebruiken voor het jagen, omdat de arbeidslonen laag waren. Het was zwaar werk en het loon was gering.

Om trekschuiten goed door de bochten te leiden en niet in de wal te trekken, stonden er rolpalen aan de waterkant. Langs deze rollende palen werd het jaagtouw geleid, waardoor het schip niet in de kant terecht kwam. In Zuid-Holland staat nog een authentieke rolpaal langs de Delftse Vliet.



Gereconstrueerde (2005) rolpaal bij Maarssen.



Originele Rolpaal naast Jaagpad langs de Delftsche Vliet.

Bij bruggen werd aan de binnenzijde van het bruggenhoofd een speciale loopconstructie aangebracht, om het jagen niet te onderbreken. Bruggen werden voorzien van aangepaste, gladde leuningen, zodat de jaaglijn zonder problemen kon doorglijden.

Schouwen

Een schouw (oversteekplaats), ook wel overzetveer genoemd, is een plaats waar je per veerboot een water kon oversteken. Oorspronkelijk betekende het 'platboomde schuit', waarmee je de oversteek maakte.

Voor de verbinding tussen de beide oevers zorgden de schouwen. Bij de Boerenschouw, tegenover de "Mienewegh" (Gemeneweg) ging het traject naar de hoge zijde (Hazerswoude) om bij de Compierekade weer over te steken bij de Prinsenschouw naar de lage zijde (Koudekerk aan den Rijn). Vroeger had Alphen aan den Rijn meerdere "Schouwen": Schouw (zonder toevoeging), Goudse Schouw, Leidse Schouw en Steekter Schouw.

De schouwen hebben als volgt hun benaming te danken:

De Goudse Schouw lag in het oosten van Alphen; hier passeerde het verkeer dat zuidwaarts richting Gouda ging de Oude Rijn. De Leidse Schouw was er voor reizigers die noordwaarts richting Leiden moesten, en reizigers die de Steekter Schouw gebruikten, kwamen, zodra zij de veerboot verlieten, aan in de Steekterpolder, ten zuiden van de rivier. Waar de Prinsenschouw zijn naam aan ontleent, is moeilijk te achterhalen. De Prins van Oranje zou hier overgevaren zijn, vandaar de naam Prinsenschouw. Het is niet zeker of dit juist is. Prinsenschouw is ontegenzeggelijk verbonden met de Gele Buurt. Deze overzet verbond bij de Gele Buurt de Hoorn / Rijndijk met de gemeente Koudekerk.



Boerenschouw tussen Gemeneweg en de Hoogewaard met bondscafé Van Egmond; op de achtergrond boemt een schipper de trekschuit voort. Merk: House of Cards



*Prinsenschouw, Rijngezicht.
Alphens.nl/oudalphen/foto.*

Trekschuiten

De trekschuit was gevuld met passagiers en goederen en ging van Leiden naar Utrecht. De paarden werden regelmatig ververst en overgezet bij een schouw. Het jaagpad liep uiteraard langs de Oude Rijn, zo dicht mogelijk bij de oever. Afhankelijk van de aanwezige bebouwing werd het traject verlegd naar de andere zijde van de Rijn en staken paard en schuit de Rijn over. Dat gebeurde tussen Koudekerk en Hazerswoude-Rijndijk twee keer. Bij de Boeren- en Prinsenschouw, wordt op de route Leiden-Alphen van de Oude Rijnsoever verwisseld: „Van lage naar hoge zijde en terug. Bij boerderij De Bonte Paal aan de Hoorn in Alphen stopt het jaagpad. Terug aan de lage zijde gaat het jaagpad door tot in Bodegraven.”



*Binnenkant van een trekschuit op de Haarlemmertrekvaart in 1760
Getekend door Simon Fokke. 'Gezelschap van het Teeken-Collegie'.
Bron: Splitgerber*

Een trekschuit had een roef (houten hut achterop de trekschuit) waar de eerste klasse-passagiers zaten. Wie per tweede klasse reisde, zat voorop de trekschuit onder een stoffen dekzeil, of in het ruim op harde, houten banken. Het 'volk' nam plaats in het 'ruim' en de 'welgestelden' namen – voor een paar stuivers meer – plaats in de 'roef'.

In de roef konden ongeveer acht passagiers terecht en het ruim bood plaats aan 25 tot 35 reizigers. In de roef hadden de passagiers de beschikking over een tafels en gestoffeerde stoelen met kussens. Ook konden ze door de vensters naar buiten kijken. 's Winters werd deze ruimte met een stoof verwarmd.

Een bijzonderheid was dat visvrouwen of 'viswijven', omdat ze zo stonken, twee keer zoveel moesten betalen voor een ticket op de trekschuit. Vissersvrouwen reisden daarom niet vaak met dit vervoermiddel. Verder voer de trekschuit doorgaans altijd op tijd, omdat op te laat vertrekken boetes stonden. Kwamen er mensen aangerend, dan hadden ze pech.

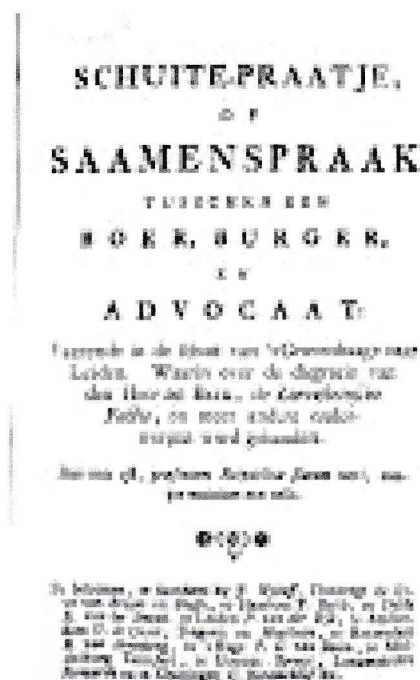
Erg hard ging het niet, vooral als de trekschuit vooruit werd getrokken door mensen. De snelheid lag op ongeveer twee à drie km per uur. Bij paarden was het zo'n zeven à acht kilometer per uur. Met paarden deed je van Utrecht naar Leiden er zo'n acht uur over. Dan waren nog niet eens de tussenstops meegerekend.

De trekschuit was een aangename ontmoetingsplek voor mensen van verschillende standen. Natuurlijk had je het verschil tussen de 'roef' en het 'ruim', maar passagiers konden elkaar moeilijk negeren. Niet alleen omdat de passagiers in een afgesloten ruimte met elkaar opgescheept zaten, maar ook omdat een reis lang duurde.

Zo'n 'langdurende' reis had toch wel duidelijk zijn voordelen. Passagiers rookten vaak aan een lange Goudse pijp. Ze genoten om het landschap langzaam aan zich voorbij te zien trekken. Aan boord heerste rust en gezelligheid. Door deze comfortabele manier van vervoer kregen de passagiers gelegenheid om met elkaar leuke conversaties aan te gaan. Zo wisselden passagiers elkaar uitgebreid nieuwtjes uit en ze gingen discussies over politieke en kerkelijke kwesties niet uit de weg. Passagiers hadden de eindbestemming al bereikt, voordat ze er erg in hadden.

Het begrip de 'schuitedpraatjes' is afkomstig van de conversaties op de trekschuiten. Hier zijn zelfs nog boeken over geschreven. In deze periode ontstonden gezegdes waar we nog steeds aan de trekschuiten worden herinnerd:

- Met de trekschuit komen: laat komen; ook: nieuws vertellen, dat iedereen reeds weet
- In het verkeerde schuitje zitten: de verkeerde weg opgaan
- In het schuitje stappen: trouwen
- In hetzelfde schuitje zitten: hetzelfde lot moeten ondergaan
- Met iemand in één schuitje varen: hetzelfde nastreven
- Hij gaat met mijn schuitje varen: hij kiest mijn partij
- Iets voor de boeg hebben: nog veel werk moeten verrichten
- Iets achterbaks uithalen: iets heimelijk ondernemen; achter iemands rug om handelen
- Overstag gaan: van methode veranderen
- Iets voor de boeg hebben: nog veel werk moeten verrichten.



Schuitedpraatje
J. Nyhoff, 1758

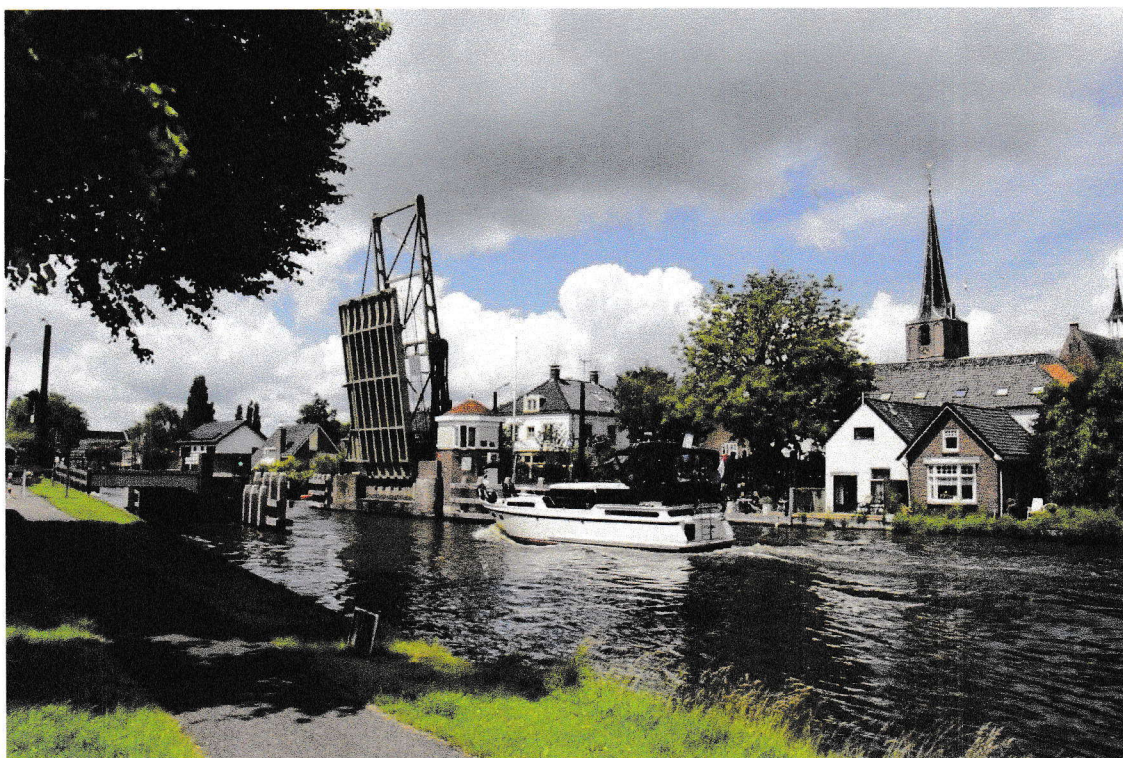
Een voordeel van de trekschuit was het vaste reisschema. Het trekvaartenstelsel was uitgebreid en verbindingen sloten op elkaar aan. De schipper moest zich daarom stipt aan de dienstregeling houden. De trekschuit was daardoor efficiënt en betrouwbaar.

De trekschuit leidde tot de bouw van luxueuze buitenhuizen en ondernemingen langs de trajecten die de trekschuit aflegde. Ook werden er langs de trekschuitroutes herbergen aangelegd, zodat reizigers op een lang traject ergens konden stoppen om wat te drinken.

Halverwege de route Leiden – Utrecht, in Alphen aan den Rijn, was vroeger buitenplaats Beerendrecht. Er staat nu een poortje met originele gevelsteen. Daar stond een stal om paarden te wisselen. Verderop is er de straatnaam Anslag. Dat slaat op het vroegere aanslaan - weer aankoppelen - van paarden.



Streekarchivaris Arjan van 't Riet bij het poortje dat verwijst naar de vroegere buitenplaats Beerendrecht in Alphen. Daar stond een stal om paarden voor de trekvaart (Leiden-Utrecht) te wisselen. © Jan Belt.



Het jaagpad te Hazerswoude-Rijndijk, met op de achtergrond de Koudekerkse brug.
<https://m.facebook.com/gemeentealphenaanandenrijn/photos/>

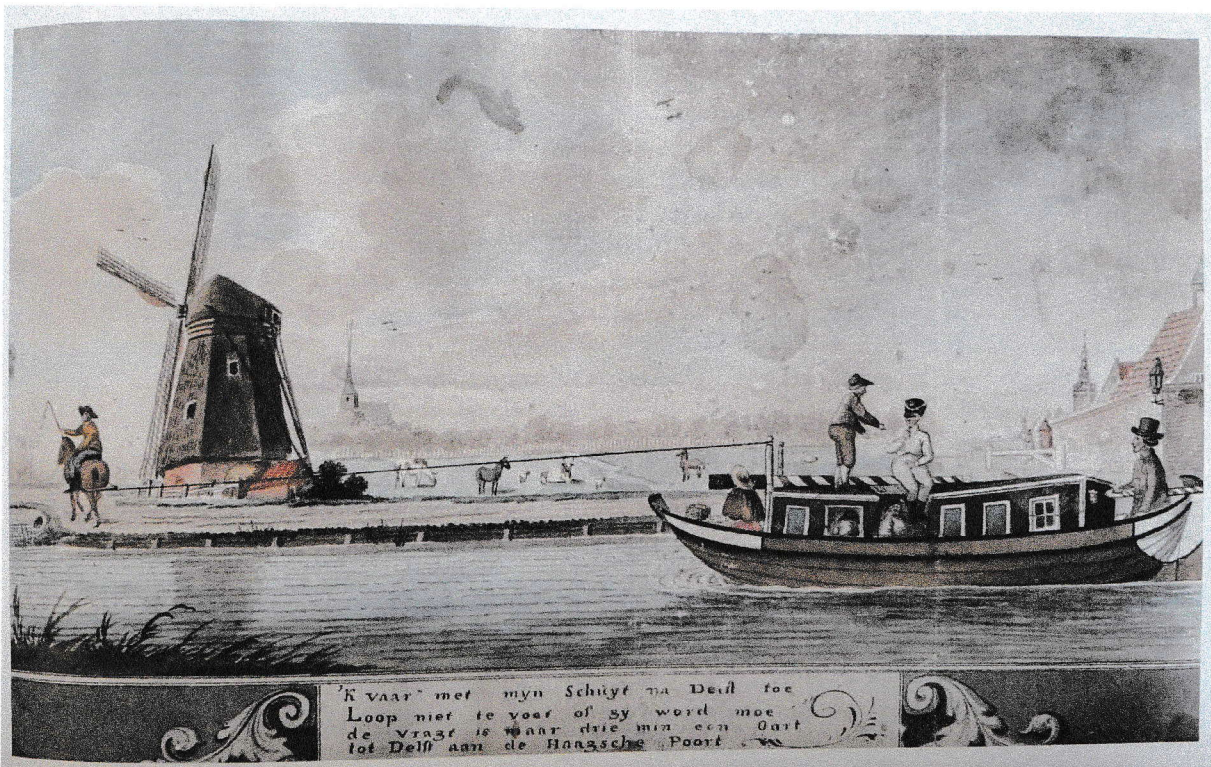


Jaagpad bij Koudekerk aan den Rijn. De hectometerpaaltjes staan tussen water en het jaagpad en zouden daardoor de trekvaart onnodig belemmeren.
https://nl.m.wikipedia.org/wiki/Bestand:Jaagpad_bij_Koudekerk_aan_den_Rijn.jpg

Voor rijk en arm

Nederland was tot het midden van de 19e eeuw een standenmaatschappij. Toch maakten mensen uit bijna alle standen gebruik van de trekschuit. Alleen de allerrijksten en de allerarmsten lieten zich niet door de trekschuit vervoeren. De allerarmsten, omdat zij het niet konden betalen. Als zij naar een andere stad wilden, moesten ze de afstand lopend afleggen. De allerrijksten reisden meestal ook niet per trekschuit, omdat zij hun eigen koetsen en paarden hadden.

Fraude onder de schippers kwam veel voor. Zij gaven minder passagiers voor de trekschuit op dan er eigenlijk gebruik van maakten. Zodoende konden zij meer geld in eigen zak houden. Dat er veel fraude was onder de schippers, kwam omdat de kosten voor de schippers erg hoog waren. Die kosten bestonden uit: de lening voor de aanschaf van het veer; het loon van de knecht en de jagersjongen; aanschaf en onderhoud van de trekschuit en de paarden. De schipper hield hierdoor aan het einde van de maand weinig over en leefde een sober bestaan.



De trekschuit tussen Den Haag en Delft

Uit: Ingrid van der Vlis, Vooruit met veel verleden Geschiedenis van Delft vanaf 1795

Het einde der trekschuiten en schouwen

De trekschuit heeft er in belangrijke mate aan bijgedragen dat de Nederlanden zich in de 17de eeuw ontwikkelde tot het welvarendste land van Europa. Passagiers wisten het comfortabele vervoermiddel te waarderen. Als de bel luidde, vertrok het schip, ook al was er op dat moment geen passagier aan boord. Het was een aangename manier van reizen. Het tempo was zo gelijkmatig, dat je er bijna altijd op kon rekenen dat je op tijd aankwam.. Het succes van de trekschuit was echter een van de redenen dat Nederland, vergeleken met de omringende landen, pas betrekkelijk laat begon met het aanleggen van spoorwegen. De schuit had altijd uitstekend voldaan; waarom dan ineens zo'n dure trein?

Pas in de 19e eeuw kwam aan het succes van de trekschuit een einde. Stoomboten en later spoorwegen concurreerden de trekschuit volledig weg. Deze waren net zo stipt als de trekschuit, maar wel veel sneller.

De trekschuiten verdwenen, maar de overzetveren werden nog jarenlang in de vaart gehouden. De inwoners maakten er vaak gebruik van. Dat was ook wel nodig, want de dichtstbijzijnde bruggen bevonden zich in het centrum van Alphen en Koudekerk. In 1933 werd bij de Prinsenschouw zelfs nog een nieuwe veermanswoning gebouwd. In 1952 is deze overzet opgeheven. Het Ponthuisje bestaat nog wel en bevindt zich aan de Lage Zijde. Ook alle overige overzetveren in de Hoorn en de Rijndijk zijn in de loop van de tijd verdwenen.



De Prinsenschouw in de Oude Rijn tussen Koudekerk en Alphen, plek waar de trekkers van trekschuiten moesten 'oversteken'. Het veermanshuisje op de oever naast de schoorsteenpijp staat er nu nog.

© Fotocollectie Erfgoed Leiden

De schouwen werden verpacht en de veerman (schouwman) mocht daarbij het huis gebruiken. De overeenkomsten vermeldten de rechten en plichten. Zo moest de veerman dag en nacht beschikbaar zijn voor ieder die zich wilde laten overzetten. Hij moest bij ijsgang de vaargeul openhouden. Ook moest hij de pont schoonhouden. Het overzetten van een persoon kostte in de jaren dertig van de vorige eeuw 2 cent en een rijwiel 2½ cent. 's Nachts, tussen 9 uur 's avonds en 5 uur 's ochtends, werd voor personen, handkarren en rijwielen dubbel tarief gerekend. Hoewel het pad al langer dan een eeuw niet meer als jaagpad wordt gebruikt, is het traject nog steeds te zien en als fiets- of wandelpad te gebruiken.

De nostalgische wederkeer van de trekschuiten

Op verschillende plaatsen in het Groene Hart varen replica's van trekschuiten, bijvoorbeeld rond het Reeuwijkse Plassengebied, op de Hollandse IJssel tussen Oudewater en Hekendorp en op de Hoogeveense Vaart.

De kapitein vaart op zijn hedendaagse trekschuit (met ingebouwde motor) en vertelt aan boord over de vroegere trekvaart. Dit roept bij passagiers nostalgische gevoelens op. Mensen beleven de wederkeer van de trekschuiten: ervaren de stilte, horen de hoeven van de trekpaarden op de jaagpaden en voelen de wind in hun gezicht. De natuur is prachtig en de trekschuit legt aan om de passagiers gelegenheid te geven wat te eten en te drinken. De mensen vinden het fantastisch om dit type vervoer opnieuw te beleven. Meestal wordt er niet meer per paard of via menskracht gejaagd. Een uitzondering is de gemeente Emmen, waarbij voor een speciale gelegenheid de trekschuit 'Johannes Veldkamp' in gebruik is genomen.

Wandeltochten

Jaagpaden in Hazerswoude, Alphen aan den Rijn en in Koudekerk aan den Rijn zijn openbaar toegankelijk, ook als ze pal achter woningen langs lopen of over het land van boeren. Het zijn jaagpadroutes waar je over jaagpaden uit de 16e en 17e eeuw wandelt. De tocht gaat door het prachtige rivierengebied. Dit is een afwisselende route, met onderweg rivieren, kanalen en plassen. In combinatie met een vaar- of een fietstocht is deze route een compleet dagje uit!



Jaagpad te Koudekerk aan den Rijn met als uitzicht de voormalige kleiwarenfabriek "Nieuw Werklust" in de Groenendijk.

Foto van Alphen aan den Rijn; Wikiloc; Paulromer



Wandelen op het jaagpad langs de Rijndijk, tussen Groenendijk en de Gemeneweg, met als uitzicht het jaagpad van Koudekerk aan de Rijn – Facebook
<https://www.facebook.com/gemeentealphenaaandenrijn/photos>

Kees van Niekerk

Referenties: Arjan van 't Riet