



MUSEUM
DE
ZWARTE
TULP

Het verhaal van de Trekvaart

Tegenwoordig is de Trekvaart Haarlem-Leiden, doorgaans aangeduid met de termen Leidsevaart en Haarlemmervaart, alleen toegankelijk voor de recreatievaart maar bij de opening in 1657 was het een baanbrekende verbetering van het personenvervoer. Nooit meer met een zeilboot op de gevaarlijke Haarlemmermeer, nooit meer dagenlang in een rijtuig over hobbelige wegen. De trekschuiten op de trekvaart waren comfortabel, snel, punctueel en redelijk goedkoop.

'Een inwoner van Rotterdam kan door middel van die kanalen zijn ontbijt gebruiken in Delft of Den Haag, dan eten in Leiden en het avondbrood gebruiken in Amsterdam en zelfs terugkeren voordat de dag ten einde is.'
J. Philips, 1803

'Opgedoft en in vol ornaat kan men de reis ondernemen, om zijn vrienden te bezoeken.'
Pauline Frisch-Tutein, 1797

De Trekvaart Haarlem-Leiden was de laatste in een reeks. In 1656 waren er al trekvaarten op een groot aantal plekken in het land. Het plan om ook tussen Haarlem en Leiden een Trekvaart aan te leggen bestond al in 1640, maar pas op 6 april 1656 gaven de Staten officieel toestemming. Het was een mammoetoperatie die in verbijsterend korte tijd werd voltooid. De route moest definitief worden bepaald, werktekeningen gemaakt, er was discussie over bruggen en halteplaatsen, over de waterhuishouding en het verplaatsen van waterlopen en molens en overal moest land worden onteigend. Op 27 februari 1657 vond de aanbesteding plaats en kon officieel met graven worden begonnen, tegelijk vanaf Haarlem en Leiden. Al op 1 november 1657 was de eerste, feestelijke, afvaart vanaf Leiden. Waarschijnlijk was niet alles af, maar gevaar kon er worden!

Behalve dat de vaart moest worden gegraven, moest er naast de trekvaart een jaagpad worden aangelegd, moesten er dienstwoningen komen in Haarlem en Leiden en bij Lisse (Halfweg) voor de commissarissen die het trekschuitverkeer regelden, met stallen voor de paarden. Er kwamen tolhuizen bij Heemstede en Oegstgeest en er werden 10 vaste bruggen gebouwd. De trekvaart was 18 meter breed, en 2,5 meter diep. De trekschuit werd getrokken door een paard dat op het jaagpad naast de vaart liep. Op het pad moesten twee paarden elkaar kunnen passeren want er was slechts een jaagpad aan één kant van de vaart.

Om de beoogde dienstregeling van negen afvaarten per dag te halen werd er een tiental trekschuiten gebouwd. Een regelmatige dienstregeling onderhouden ging alleen met schuiten die identiek waren en alle dezelfde snelheid konden halen. Daarom was de bouw van de schuiten aan strikte regels gebonden. Ieder schip had een lengte van ongeveer 13 meter, was ongeveer 2 meter breed en had een platte bodem. De schuit moest natuurlijk soepel door het water glijden, opdat een paard een volle schuit met zo'n 36 passagiers kon voorttrekken. Een trekschuit haalde 7 km. per uur en daarmee duurde de tocht Haarlem-Leiden zo'n 4 uur, inclusief tussenstops.

Passagiers moesten droog kunnen zitten, zo was voorgeschreven. Aanvankelijk gebeurde dat waarschijnlijk met zeilen die over houten bogen waren gespannen, maar al gauw verschenen er schuiten met houten opbouwen, nog later verdeeld in een ruim en een roef voor passagiers die meer wilden betalen en comfortabeler wilden reizen.

'Over de gehele lengte van ongeveer dertig voet verheft zich een houten kast, dikwijls groen geschilderd, waarvan het dak, of liever het dek, waarop de knecht loopt te bomen of ander werk verricht, bestreken is met een teerachtige massa waarop gestampte schelpen gestrooid zijn.'

'Het tweede compartiment heet de roef. Men gaat er binnen door een dubbele klapdeur. De roef is klein maar met enige smaak ingericht. De ramen, zes of vier, hebben glas en worden naargelang het seizoen voorzien van rode of witte gordijntjes. In het midden is een tafel met een koperen bak met vuur en een kleine bak die dient als asbak. Allebei zo schoon en gepoetst als je alleen in Holland aantreft. De verdere inrichting bestaat uit een spiegel en in de winter voor de dames een stoof. Aan weerszijden van de roef bevinden zich banken met kussens. Soms is er ook een kleine plank met boeken.'

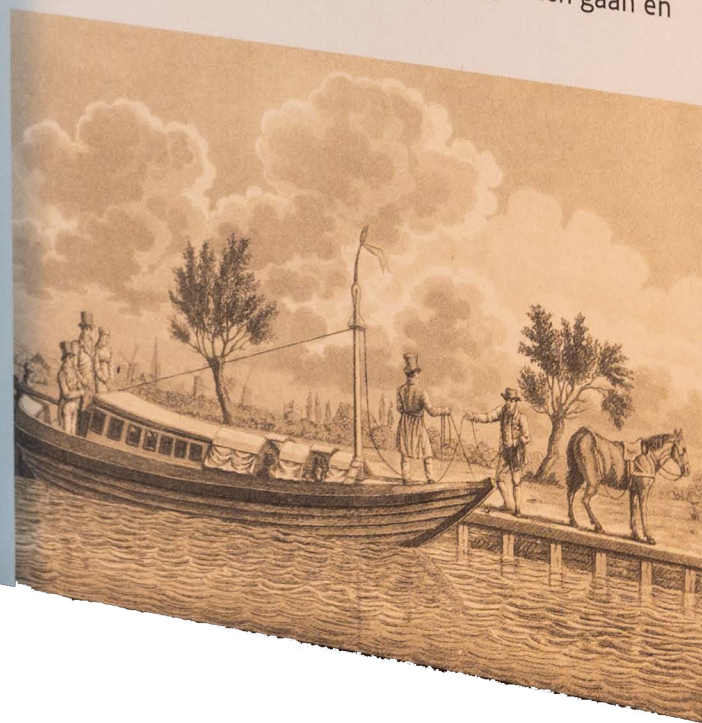
Alphonse Esquiro, 1859

Vrachtovervoer was aanvankelijk niet toegestaan op de vaart, maar de trekschuiten namen wel postpakketten mee en natuurlijk de bagage van de passagiers. Brieven konden dankzij de trekschuit in één dag de geadresseerde bereiken en bij spoed kon je zelfs op dezelfde dag nog antwoord krijgen. Er voeren doorgaans overdag acht schuiten per dag in beide richtingen, de eerste vertrok om 5.30 uur. Daarnaast was er nog een nachtschuit die om 23.00 uur vertrok, de passagiers konden aan boord slapen.

's Nachts wordt de roef verdeeld in twee delen, een salon en een kleine slaapkamer waar de gordijnen dicht gaan. In een gezamenlijk bed dat de gehele breedte van de roef inneemt, slapen mannen en vrouwen netjes naast elkaar. Het bed bestaat uit een matras en een deken waar men geheel gekleed onder gaat liggen.'

Alphonse Esquiro, 1859

De bemanning bestond uit drie man: de jager, soms nog een kind, op of naast het paard op het jaagpad, de schipper die toezicht hield en het geld inde, en een knecht die onder andere de jaaglijn hanteerde. Die lijn was stevig maar licht want bij iedere brug moest de lijn teruggegooid worden op de schuit en na de brug teruggegooid naar de jager. De jaaglijn zat vast aan een mast en was ca. 70 meter lang. Bij iedere brug werd de mast gestreken en het was regel dat bij passeren van het gaande en komende schip de schepen tussen Haarlem en Halfweg de mast omlaag lieten gaan en andersom.



'Hier trekt een paard zoveel goederen in een schuit voort als elders vijftig paarden op karren kunnen doen. Een nijver man reist hier zonder tijdverlies, want hij schrijft, eet, slaapt, terwijl hij in de trekschuit reist.'
Anoniem, A late voyage to Holland, 1691

De trekschuitdienstregeling vereiste veel organisatie. De schuiten moesten precies op tijd afvaren. De vertrektijden werden gepubliceerd in almanakken en op aanplakbiljetten. Op te laat zijn stond een boete. Halverwege bij Halfweg, ter hoogte van Lisse, werden de paarden ververst. De tocht van Haarlem naar Leiden of andersom was niet alleen snel maar ook redelijk goedkoop en kostte 11 stuivers. Dat zou 15.70 euro zijn, meer dan twee keer zoveel als een treinkaartje Haarlem-Leiden nu, maar er schijnen ook regelingen geweest te zijn voor minder draagkrachtigen.

'Het is inderdaad een goedkope manier van reizen, misschien wel het enige goedkope in Holland.'
Eleutherophilus 1818

De trekschuit trok passagiers uit alle rangen en standen. Sommige (buitenlandse) reizigers vonden dat interessant, anderen ergerden zich er aan. De bekendste kritiek komt van de schrijver Nicolaas Beets die zeer regelmatig van zijn woonplaats Haarlem met de trekschuit naar de universiteitsstad Leiden reisde en weer terug.

'Dan is er iets weehedaanbrengends in de beweging der schuit, dat uw belangrijkste boek vervelend maakt, en uw esprit de jeu verflauwen doet, - maar vooral is er in de trekschuiten een praatgenius van een ellendig soort.'

'Zoodra men de trekschuit binnenstapt en het deurtje doorgekropen is, en zijn muts opgezet, en zijn hoekje gekozen heeft, is het alsof er vanzelf een geest van bekrompenheid, van kleinheid op ons valt. Zoodra dat graf zich over ons sluit, schaamt men zich geene enkele flauwheid meer.'

'Ik geloof niet dat iemand ooit ééne geestige gedachte gehad heeft in een trekschuit. Integendeel: de roef is de ware atmosfeer voor alle mogelijke vooroordelen, de geschikte bewaarplaats van alle verouderde begrippen, de kweekschool 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.'
Hildebrand (Nicolaas Beets), 1839

De trekschuit maakte het niet alleen voor reizigers van alle rangen en standen mogelijk om comfortabel te reizen, ook de rijke stedelingen en hun gasten konden zo gemakkelijk hun buitenhuizen bereiken waarvan er steeds meer in de nabijheid van de vaart werden gebouwd. Bijkomend voordeel was dat ook hun personeel en eventuele werklieden snel van en naar de werkplek konden reizen.

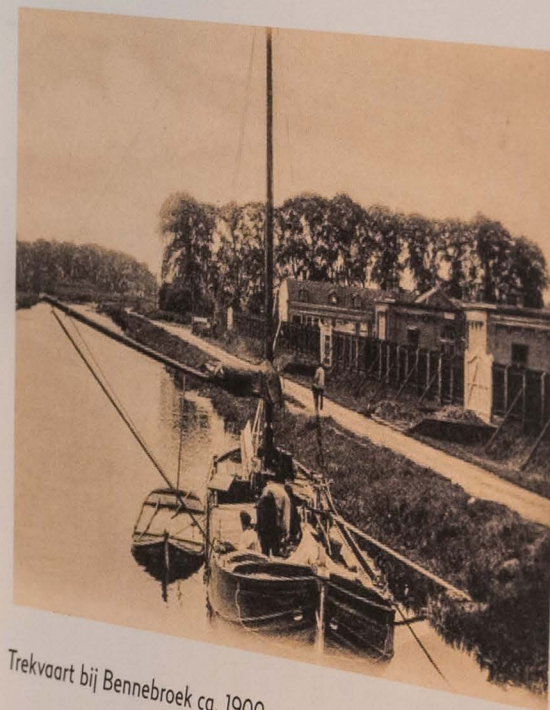
'Hier staat een naaimesje met een naaikistje onder de arm en een bundeltje in de hand, ze gaat op een buitenplaats uit werken, zorgvuldig neemt ze haar gestreken schortje en de glanzende sitsrok op en klimt door het venster naar binnen.'
Thérèse Huber, 1811

Het kon op de trekvaart best druk zijn, want behalve de trekschuiten heen en terug voeren er de particuliere jachten van rijke stedelingen en buitenhuisbezitters, de officiële 'klerenschuiten' die wasgoed van en naar de wasserijen in de buurt van Haarlem vervoerden. In de loop van de achttiende eeuw waren er steeds meer schuiten die vracht vervoerden,

vaak door een mens getrokken of geboomd. Zij moesten allemaal tol betalen, bij de tolhuizen bij Heemstede en Oegstgeest en soms ook bij tolhekken onderweg. Behalve het scheepsverkeer en de passagiers was ook iedereen die van het jaagpad gebruik maakte verplicht tol te betalen. Een winstgevende business voor de trekvaartexploitanten, de steden Haarlem en Leiden.

'Een man te Voet een halve Stuyver. De kinderen van twaalf Jaar of daar beneden tot zes Jaaren te betaalen halve Tollen, en onder de zes Jaaren vry te laten. Een man te Paerd één Stuyver. Van yder Paerd, Os, Koe of ander Hoorn-Beest, dat geleyd of gedreven word, een halve Stuyver. Van yder Pink, Vaers, Kalf, Schaap of Varken 1/4 Stuyver. En daarenboven van de Dryvers voor hunne Persoonen 1/5 Stuyver.'
Huurcontract Tolgaarders, 1771

In 1804 werd de straatweg tussen Haarlem en Leiden bestraat zodat rijden met de koets comfortabeler en populairder werd bij de betere standen. De trekschuit werd nu een vervoermiddel voor wie een koets niet kon betalen. Vanaf omstreeks 1840 konden trekschuitreizigers bovendien langs de vaart de voorbereidingen zien van wat het einde van de veerdiensten zou betekenen: de aanleg van de spoorweg Haarlem Leiden die in 1842 werd geopend. Op prenten uit die tijd is te zien hoe trekschuitreizigers het openen van de spoorweg vieren met gejuich en vlagvertoon. De trekschuitdienst Haarlem-Leiden die toch al een kwijnend bestaan leed, werd in 1860 definitief beëindigd.



Trekvaart bij Bennebroek ca. 1900

Maar de rol van de trekvaart was niet uitgespeeld. Langs de vaart werden allerlei activiteiten ontwikkeld die baat hadden bij de vaart: zandafgravingen ten behoeve van de Kalkzandsteenfabriek in Hillegom en huizenbouw in Haarlem en Amsterdam, de bouw van allerhande bedrijven en de opkomst van de bloembollenteelt, ooit vooral geconcentreerd in het gebied achter de duinen, die nu ook langs de trekvaart in ontwikkeling kwam, met bollenschuren. Platbodems met zand, mest, riet, bloembollen en andere vracht soms met zeil, soms geboomd maar ook nog gejaagd en later voorzien van motoren vormden nu het verkeer op de trekvaart. Totdat halverwege de vorige eeuw vrachtauto's dat transport overnamen.

Tegenwoordig is de Trekvaart alleen toegankelijk voor allerlei soorten recreatieverkeer en liggen er bij de dorpen woonboten in de vaart. Er wordt volop gevist. De jaagpaden zijn wegen of fietspaden geworden.

Informatieborden

Op 7 plaatsen langs de Trekvaart staan informatieborden: Zuider Leidsevaart, Bollenschuur Ruigrok (gemeente Hillegom) / Halfweg Lisse (gemeente Lisse) / Hogeveensemolen (gemeente Noordwijk) / Piet Gijzenbrug (gemeente Teylingen) / Oud Leeuwenhorst-Fagelsloot (gemeente Noordwijk) / Molen Hoop Doet Leven (gemeente Teylingen) / Scheepstimmerwerf Klaas Hennepoel (gemeente Oegstgeest)

Te lezen

Blauwe ader van de Bollenstreek. 350 jaar Haarlemmer-trekvaart-Leidsevaart 1657-2007. Geschiedenis, betekenis en toekomst. Roel Pots (red.). Leiden 2007

Atlas van de trekvaarten in Zuid-Holland. Marloes Wellenberg en Ad van der Zee (red.). Bussum 2021.

Trekvaarten in Zuid-Holland, een vouwblad uitgegeven door het Erfgoedhuis Zuid-Holland zie ook www.trekvaarten.nl

www.historieleidsevaart.nl

Routes

Wandelen langs een deel van de Trekvaart in de omgeving van Lisse? Zoek op www.visitduinenbollenstreek.nl naar de wandelingen Voetstappen langs de trekvaart en Laarzenpad.

Varen op de trekvaart? Zoek op www.sloopenetwerk.nl naar de Bollenstreekroute

Colofon

Tekst Annemarie Vels Heijn
Vormgeving Marja Eveleens (eyeonme.design)
Druk Printworld
Met dank aan Marca Bultink, Arie Dwaarswaard, Leo van den Ende, Hella Radic-Hoogzand en Brigitte Zoet (VVV Lisse), Diederik Vels Heijn

Deze Kunstroute werd gefinancierd door de Provincie Zuid-Holland



Herkomst van de afbeeldingen
Afb. p. 1. Trekschuit, ca. 1850, kleurenlitho. Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam

Afb. p. 3 Carl Cristiaan Fuchs (1792-1855), Trekschuit, ca. 1830, ets en aquatint. Rijksmuseum Amsterdam

Afb. p. 5. Vrachtschepen op de trekvaart bij Bennebroek, ca. 1900. Noordhollands Archief, Haarlem

Herkomst van de afbeeldingen in de route

- 1 Noordhollands Archief, Haarlem / Museum de Zwarte Tulp Lisse, CollectieNieuwenhuis
- 2 Rijksmuseum Amsterdam
- 3 Particuliere eigenaar
- 4 Stichting de Witte Zwaan in langdurig bruikleen bij Museum de Zwarte Tulp, Lisse
- 5 KAVB, Hillegom
- 6 Stedelijk Museum, Amsterdam
- 7 Leo van den Ende, Voorhout
- 8 Museum de Zwarte Tulp, Lisse
- 9 Nationaal Archief/Collectie Spaarnestad/Leendert Blok
- 10 Museum de Zwarte Tulp, Lisse
- 11 Rijksmuseum Vincent van Gogh, Amsterdam, langdurig bruikleen van RCE
- 12 Foto Lisette Hogewoning

Trekvaart Haarlem-Leiden en de Bollenstreek Kunstroute

De Trekvaart heeft in de loop der eeuwen gediend voor personenvervoer en voor vrachttransport en is tegenwoordig een aangename route voor de pleziervaart. Dit vouwblad voert langs locaties aan de Trekvaart die een speciaal met kunst uit de Bollenstreek.

MUSEUMDEZWARTETULP.NL ◆ LISSE
HEEREWEG 219 2161 BG LISSE 0252-417900



MUSEUM
DE
ZWARTE
TULP



Trekvaart Haarlem-Leiden en de Bollenstreek Kunstroute

De Trekvaart heeft in de loop der eeuwen gediend voor personenvervoer en voor vrachttransport en is tegenwoordig een aangename route voor de pleziervaart. Dit vouwblad voert langs locaties aan de Trekvaart die een relatie hebben met kunst, en wel speciaal met kunst uit de Bollenstreek.

Het verhaal van de Trekvaart

Tegenwoordig is de Trekvaart Haarlem-Leiden, doorgaans aangeduid met de termen Leidsevaart en Haarlemmervaart, alleen toegankelijk voor de recreatievaart maar bij de opening in 1657 was het een baanbrekende verbetering van het personenvervoer. Nooit meer met een zeilboot op de gevaarlijke Haarlemmermeer, nooit meer dagenlang in een rijtuig over hobbelige wegen. De trekschuiten op de trekvaart waren comfortabel, snel, punctueel en redelijk goedkoop.

'Een inwoner van Rotterdam kan door middel van die kanalen zijn ontbijt gebruiken in Delft of Den Haag, dan eten in Leiden en het avondbrood gebruiken in Amsterdam en zelfs terugkeren voordat de dag ten einde is.'

J. Philips, 1803

'Opgedoft en in vol ornaat kan men de reis ondernemen, om zijn vrienden te bezoeken.'

Pauline Frisch-Tutein, 1797

De Trekvaart Haarlem-Leiden was de laatste in een reeks. In 1656 waren er al trekvaarten op een groot aantal plekken in het land. Het plan om ook tussen Haarlem en Leiden een Trekvaart aan te leggen bestond al in 1640, maar pas op 6 april 1656 gaven de Staten officieel toestemming. Het was een mammoetoperatie die in verbijsterend korte tijd werd voltooid. De route moest definitief worden bepaald, werktekeningen gemaakt, er was discussie over bruggen en halteplaatsen, over de waterhuishouding en het verplaatsen van waterlopen en molens en overall moest land worden onteigend. Op 27 februari 1657 vond de aanbesteding plaats en kon officieel met graven worden begonnen, tegelijk vanaf Haarlem en Leiden. Al op 1 november 1657 was de eerste, feestelijke, afvaart vanaf Leiden. Waarschijnlijk was niet alles af, maar gevaren kon er worden!

Behalve dat de vaart moest worden gegraven, moest er naast de trekvaart een jaagpad worden aangelegd, moesten er dienstwoningen komen in Haarlem en Leiden en bij Lisse (Halfweg) voor de commissarissen die het trekschuitverkeer regelden, met stallen voor de paarden. Er kwamen tolhuizen bij Heemstede en Oegstgeest en er werden 10 vaste bruggen gebouwd. De trekvaart was 18 meter breed, en 2.5 meter diep. De trekschuit werd getrokken door een paard dat op het jaagpad naast de vaart liep. Op het pad moesten twee paarden elkaar kunnen passeren want er was slechts een jaagpad aan één kant van de vaart.

Om de beoogde dienstregeling van negen afvaarten per dag te halen werd er een tiental trekschuiten gebouwd. Een regelmatige dienstregeling onderhouden ging alleen met schuiten die identiek waren en alle dezelfde snelheid konden halen. Daarom was de bouw van de schuiten aan strikte regels gebonden. Ieder schip had een lengte van ongeveer 13 meter, was ongeveer 2 meter breed en had een platte bodem. De schuit moest natuurlijk soepel door het water glijden, opdat een paard een volle schuit met zo'n 36 passagiers kon voorttrekken. Een trekschuit haalde 7 km. per uur en daarmee duurde de tocht Haarlem-Leiden zo'n 4 uur, inclusief tussenstops.

MUSEUMDEZWARTETULP.NL ♦ LISSE

HEEREWEG 219 2161 BG LISSE 0252-417900

Passagiers moesten droog kunnen zitten, zo was voor- geschreven. Aanvankelijk gebeurde dat waarschijnlijk met zeilen die over houten bogen waren gespannen, maar al gauw verschenen er schuiten met houten opbouwen, nog later verdeeld in een ruim en een roef voor passagiers die meer wilden betalen en comfortabeler wilden reizen.

'Over de gehele lengte van ongeveer dertig voet verheft zich een houten kast, dikwijls groen geschilderd, waarvan het dak, of liever het dek, waarop de knecht loopt te bomen of ander werk verricht, bestreken is met een teerachtige massa waarop gestampte schelpen gestrooid zijn.'

'Het tweede compartiment heet de roef. Men gaat er binnen door een dubbele klapdeur. De roef is klein maar met enige smaak ingericht. De ramen, zes of vier, hebben glas en worden naargelang het seizoen voorzien van rode of witte gordijntjes. In het midden is een tafel met een koperen bak met vuur en een kleine bak die dient als asbak. Allebei zo schoon en gepoetst als je alleen in Holland aantreft. De verdere inrichting bestaat uit een spiegel en in de winter voor de dames een stoof. Aan weerszijden van de roef bevinden zich banken met kussens. Soms is er ook een kleine plank met boeken.'

Alphonse Esquiros, 1859

Vrachtvervoer was aanvankelijk niet toegestaan op de vaart, maar de trekschuiten namen wel postpakketten mee en natuurlijk de bagage van de passagiers. Brieven konden dankzij de trekschuit in één dag de geadresseerde bereiken en bij spoed kon je zelfs op dezelfde dag nog antwoord krijgen. Er voeren doorgaans overdag acht schuiten per dag in beide richtingen, de eerste vertrok om 5.30 uur. Daarnaast was er nog een nachtschuit die om 23.00 uur vertrok, de passagiers konden aan boord slapen.

's Nachts wordt de roef verdeeld in twee delen, een salon en een kleine slaapkamer waar de gordijnen dicht gaan. In een gezamenlijk bed dat de gehele breedte van de roef inneemt, slapen mannen en vrouwen netjes naast elkaar. Het bed bestaat uit een matras en een deken waar men geheel gekleed onder gaat liggen.'

Alphonse Esquiros, 1859

De bemanning bestond uit drie man: de jager, soms nog een kind, op of naast het paard op het jaagpad, de schipper die toezicht hield en het geld inde, en een knecht die onder andere de jaaglijn hanteerde. Die lijn was stevig maar licht want bij iedere brug moest de lijn teruggegooid worden op de schuit en na de brug teruggegooid naar de jager. De jaaglijn zat vast aan een mast en was ca. 70 meter lang. Bij iedere brug werd de mast gestreken en het was regel dat bij passeren van het gaande en komende schip de schepen tussen Haarlem en Halfweg de mast omlaag lieten gaan en andersom.



'Hier trekt een paard zoveel goederen in een schuit voort als elders vijftig paarden op karren kunnen doen. Een nijver man reist hier zonder tijdverlies, want hij schrijft, eet, slaapt, terwijl hij in de trekschuit reist.'

Anoniem, A late voyage to Holland, 1691

De trekschuitdienstregeling vereiste veel organisatie. De schuiten moesten precies op tijd afvaren. De vertrektijden werden gepubliceerd in almanakken en op aanplakbiljetten. Op te laat zijn stond een boete. Halverwege bij Halfweg, ter hoogte van Lisse, werden de paarden ververst. De tocht van Haarlem naar Leiden of andersom was niet alleen snel maar ook redelijk goedkoop en kostte 11 stuivers. Dat zou 15.70 euro zijn, meer dan twee keer zoveel als een treinkaartje Haarlem-Leiden nu, maar er schijnen ook regelingen geweest te zijn voor minder draagkrachtigen.

'Het is inderdaad een goedkope manier van reizen, misschien wel het enige goedkope in Holland.'

Eleutherophilus 1818

De trekschuit trok passagiers uit alle rangen en standen. Sommige (buitenlandse) reizigers vonden dat interessant, anderen ergerden zich er aan. De bekendste kritiek komt van de schrijver Nicolaas Beets die zeer regelmatig van zijn woonplaats Haarlem met de trekschuit naar de universiteitsstad Leiden reisde en weer terug.

'Dan is er iets weeheidaanbrengends in de beweging der schuit, dat uw belangrijkste boek vervelend maakt, en uw esprit de jeu verflauwen doet, - maar vooral is er in de trek-schuiten een praatgenius van een ellendig soort.'

'Zoodra men de trekschuit binnenstapt en het deurtje doorgekropen is, en zijn muts opgezet, en zijn hoekje gekozen heeft, is het alsof er vanzelf een geest van bekrompenheid, van kleinheid op ons valt. Zoodra dat graf zich over ons sluit, schaamt men zich geene enkele flauwheid meer.'

'Ik geloof niet dat iemand ooit ééne geestige gedachte gehad heeft in een trekschuit. Integendeel: de roef is de ware atmosfeer voor alle mogelijke vooroordeelen, de geschikte bewaarplaats van alle verouderde begrippen, de kweekschool van allerlei leelijke, lage gebreken. Daar zijn voorbeelden van menschen, die door te veel in trekschuiten te varen, lafhartig, kruipend, gierig, koppig, en kwelgeesten zijn geworden.'

Hildebrand (Nicolaas Beets), 1839

De trekschuit maakte het niet alleen voor reizigers van alle rangen en standen mogelijk om comfortabel te reizen, ook de rijke stedelingen en hun gasten konden zo gemakkelijk hun buitenhuizen bereiken waarvan er steeds meer in de nabijheid van de vaart werden gebouwd. Bijkomend voordeel was dat ook hun personeel en eventuele werklieden snel van en naar de werkplek konden reizen.

'Hier staat een naaimeisje met een naaikistje onder de arm en een bundeltje in de hand, ze gaat op een buitenplaats uit werken, zorgvuldig neemt ze haar gestreken schortje en de glanzende sitsrok op en klimt door het venster naar binnen.'

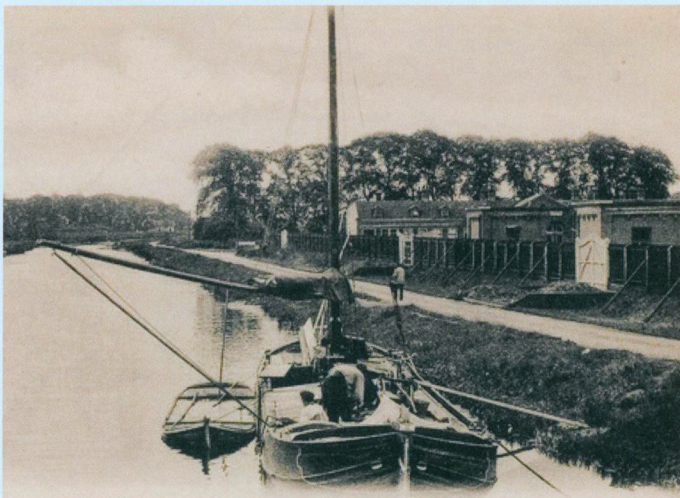
Thérèse Huber, 1811

Het kon op de trekvaart best druk zijn, want behalve de trekschuiten heen en terug voeren er de particuliere jachten van rijke stedelingen en buitenhuisbezitters, de officiële jachten van stedelijke hoogwaardigheidsbekleders en de 'klerenschuiten' die wasgoed van en naar de wasserijen in de buurt van Haarlem vervoerden. In de loop van de achttiende eeuw waren er steeds meer schuiten die vracht vervoerden,

vaak door een mens getrokken of geboomd. Zij moesten allemaal tol betalen, bij de tolhuizen bij Heemstede en Oegstgeest en soms ook bij tolhekken onderweg. Behalve het scheepsverkeer en de passagiers was ook iedereen die van het jaagpad gebruik maakte verplicht tol te betalen. Een winstgevende business voor de trekvaartexploitanten, de steden Haarlem en Leiden.

'Een man te Voet een halve Stuyver. De kinderen van twaalf Jaar of daar beneden tot zes Jaaren te betaalen halve Tollen, en onder de zes Jaaren vry te laten. Een man te Paerd één Stuyver. Van yder Paerd, Os, Koe of ander Hoorn-Beest, dat geleyd of gedreven word, een halve Stuyver. Van yder Pink, Vaers, Kalf, Schaap of Varken 1/4 Stuyver. En daarenboven van de Dryvers voor hunne Persoonen 1/5 Stuyver.'
Huurcontract Tolgaarders, 1771

In 1804 werd de straatweg tussen Haarlem en Leiden bestraat zodat rijden met de koets comfortabeler en populairder werd bij de betere standen. De trekschuit werd nu een vervoermiddel voor wie een koets niet kon betalen. Vanaf omstreeks 1840 konden trekschuitreizigers bovendien langs de vaart de voorbereidingen zien van wat het einde van de veerdiensten zou betekenen: de aanleg van de spoorweg Haarlem Leiden die in 1842 werd geopend. Op prenten uit de tijd is te zien hoe trekschuitreizigers het openen van de spoorweg vierden met gejuich en vlagvertoon. De trekschuitdienst Haarlem-Leiden die toch al een kwijnend bestaan leed, werd in 1860 definitief beëindigd.



Trekvaart bij Bennebroek ca. 1900

Maar de rol van de trekvaart was niet uitgespeeld. Langs de vaart werden allerlei activiteiten ontwikkeld die baat hadden bij de vaart: zandafgravingen ten behoeve van de Kalkzandsteenfabriek in Hillegom en huizenbouw in Haarlem en Amsterdam, de bouw van allerhande bedrijven en de opkomst van de bloembollenteelt, ooit vooral geconcentreerd in het gebied achter de duinen, die nu ook langs de trekvaart in ontwikkeling kwam, met bollenschuren. Platbodems met zand, mest, riet, bloembollen en andere vracht soms met zeil, soms geboomd maar ook nog gejaagd en later voorzien van motoren vormden nu het verkeer op de trekvaart. Totdat halverwege de vorige eeuw vrachtauto's dat transport overnamen.

Tegenwoordig is de Trekvaart alleen toegankelijk voor allerlei soorten recreatieverkeer en liggen er bij de dorpen woonboten in de vaart. Er wordt volop gevist. De jaagpaden zijn wegen of fietspaden geworden.

Informatieborden

Op 7 plaatsen langs de Trekvaart staan informatieborden: Zuider Leidsevaart, Bollenschuur Ruigrok (gemeente Hillegom) / Halfweg Lisse (gemeente Lisse) / Hogeveense-molen (gemeente Noordwijk) / Piet Gijzenbrug (gemeente Teylingen) / Oud Leeuwenhorst-Fagelsloot (gemeente Noordwijk) / Molen Hoop Doet Leven (gemeente Teylingen) / Scheepstimmerwerf Klaas Hennepoel (gemeente Oegstgeest)

Te lezen

Blauwe ader van de Bollenstreek. 350 jaar Haarlemmer-trekvaart-Leidsevaart 1657-2007. Geschiedenis, betekenis en toekomst. Roel Pots (red.). Leiden 2007

Atlas van de trekvaarten in Zuid-Holland. Marloes Wellenberg en Ad van der Zee (red.). Bussum 2021.

Trekvaarten in Zuid-Holland, een vouwblad uitgegeven door het Erfgoedhuis Zuid-Holland zie ook www.trekvaarten.nl

www.historieleidsevaart.nl

Routes

Wandelen langs een deel van de Trekvaart in de omgeving van Lisse? Zoek op www.visitduinenenbollenstreek.nl naar de wandelingen Voetstappen langs de trekvaart en Laarzenpad.

Varen op de trekvaart? Zoek op www.sloepennetwerk.nl naar de Bollenstreekroute

Colofon

Tekst Annemarie Vels Heijn

Vormgeving Marja Eveleens (eyeonme.design)

Druk Printworld

Met dank aan Marca Bultink, Arie Dwarswaard, Leo van den Ende, Hella Radic-Hoogzand en Brigitte Zoet (VVV Lisse), Diederik Vels Heijn

Deze Kunstroute werd gefinancierd door de Provincie Zuid-Holland



Herkomst van de afbeeldingen

Afb. p. 1. Trekschuit, ca. 1850, kleurenlitho. Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam

Afb. p. 3 Carl Cristiaan Fuchs (1792-1855), Trekschuit, ca. 1830, ets en aquatint. Rijksmuseum Amsterdam

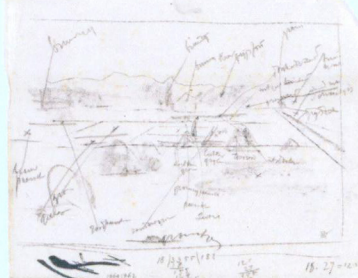
Afb. p. 5. Vrachtschepen op de trekvaart bij Bennebroek, ca. 1900. Noordhollands Archief, Haarlem

Herkomst van de afbeeldingen in de route

- 1 Noordhollands Archief, Haarlem / Museum de Zwarte Tulp Lisse, CollectieNieuwenhuis
- 2 Rijksmuseum Amsterdam
- 3 Particuliere eigenaar
- 4 Stichting de Witte Zwaan in langdurig bruikleen bij Museum de Zwarte Tulp, Lisse
- 5 KAVB, Hillegom
- 6 Stedelijk Museum, Amsterdam
- 7 Leo van den Ende, Voorhout
- 8 Museum de Zwarte Tulp, Lisse
- 9 Nationaal Archief/Collectie Spaarnestad/Leendert Blok
- 10 Museum de Zwarte Tulp, Lisse
- 11 Rijksmuseum Vincent van Gogh, Amsterdam, langdurig bruikleen van RCE
- 12 Foto Lisette Hogewoning

1 Haarlem
Leidsevaart 8
Krelagehuis

Vestiging van de Algemeene Vereeniging voor Bloembollencultuur, in 1860 opgericht als belangenbehartiger van de bloembollensector. De AVB gaf tussen 1896 en 1902 het succesvolle *Florilegium harlemense* uit met 60 grote kleurenafbeeldingen van bolgewassen getekend door Alfred Goossens (1866-1944) en met teksten in vier talen, bedoeld als promotiemateriaal voor de internationale bloembollenhandel. In 1972 brandde het pand tot de grond toe af, de KAVB was toen al verhuisd.



2 Haarlem
Leegwaterstraat 12

Woning van de kunstenaar G.W. Dijsselhof (1866-1924) tussen 1899 en 1912. Dijsselhof werkte vooral als ontwerper van drukwerk en gebruiksvoorwerpen in Art Nouveau-stijl. Maar hij heeft ook een aantal keren bollenvelden in de buurt getekend en geschilderd. Op deze tekening in een schetsboekje heeft hij met zwart krijt de kleuren van de bollenvelden aan de voet van de duinen genoteerd.



4 Haarlem
Koninginneweg
Kwekerij Van Tubergen

De kwekerij was in 1868 bescheiden begonnen op een terrein aan de Trekvaart bij het Huis Zwanenburg van de familie. Later breidde men gestaag uit met steeds weer nieuwe velden en kassen. De firma nodigde kunstenaars uit om botanische tekeningen te maken voor de verkoopcatalogi zoals hier een tekening uit 1975 van drie Juno-irissen - Iris graeberiana, Iris bucharica, Iris aucheri - van de Britse botanisch tekenaar Mary Grierson (1912-2012). In 1977 werd Van Tubergen opgeheven.



3 Haarlem
Koninginneweg 69

Hier woonde de schilder Anton Koster (1859-1937), de 'koning' van de bollenveldschilders, in 1903/05. Vanuit de achterkamers had men zicht op kwekerij Van Tubergen aan de vaart met het woonhuis van de familie, Huis Zwanenburg. Koster schilderde de velden van de kwekerij een aantal malen. Dit is de proeftuin met Darwintulpen, een nieuwe variëteit die in 1891 was geregistreerd, een succesvol product van de fa. Krelage.



7 Hillegom
Ben Viegers
Bollenvelden bij Hillegom

De schilder Ben Viegers (1886-1947) woonde tot 1938 in Den Haag en reisde van daaruit op zijn motor naar steden en streken in Zuid-Holland. De bollenvelden waren voor hem een geliefd onderwerp. Hier een kenmerkend bollenlandschap bij Hillegom met op de achtergrond de beboste duinen. Van het schilderij bestaan verschillende versies, het was kennelijk geliefd bij kopers. In de oorlog (1941) zou hij tijdelijk in Bakkum (Noord-Holland) wonen en ook daar bollenvelden schilderen.

8 Hillegom
Leo van den Ende
Zuiderleidsevaart 2a

Leo van den Ende (1939), bekend geworden door *Panorama Tulipland in Voorhout* (helaas nu opgeslagen), heeft hier de bollenschuur van de fa. Ruigrok op de grens van Hillegom en De Zilk geschilderd zoals hij er in de jaren 50 uitzag. In de schuur werden bollen gedroogd. De temperatuur werd geregeld door het open of sluiten van der ramen, vandaar de vele ramen. De schuur, gebouwd in 1906, is in 2012 gerenoveerd en omgebouwd tot vier appartementen. Het gebouw is een Rijksmonument en kreeg in 2015 De Zwarte Tulpprijs voor geslaagde verbouwing van bollenerfgoed.



10 Noordwijkerhout
Joyce van Caspel
Vurig rood bij Leeuwenhorst, Noordwijkerhout, 2020

Joyce van Caspel (1970) behoort tot de jongere generatie kunstenaars die zich aangetrokken voelen door de kleurenpracht van de bollenvelden. Bij haar zijn niet de tulpen of de bollenvelden onderwerp van haar schilderijen maar de stralende kleurvlakken en de onstuimige lucht daarboven.



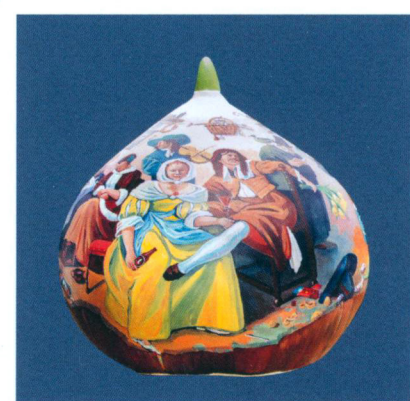
9 Lisse
Leendert Blok
Loosterweg Zuid, hoek Spekkelaan
Bollenveld met roze hyacinten, omstreeks 1920-1935

Leendert Blok (1895-1986) had een fotostudio in Lisse. Hij was de uitvinder van een speciale techniek om kleurenfoto's te maken die hij autochromes noemde. Oranje, violet en groen geverfde, zeer fijne aardappelzetmeelkorrels werden op een zwart-wit positief op glas aangebracht en werkten als een filter waardoor een beeld ontstond dat als een kleurendia bekeken kon worden. De glasplaten zijn zeer kwetsbaar. Beroemd zijn tegenwoordig zijn foto's van individuele bolgewassen maar hij maakte in dezelfde techniek ook foto's van de bollenvelden, zoals hier.



12 Warmond
Meerrustlaan

Reuzenbol beschilderd met een vrolijk huisgezin van Jan Steen (1626-1679), de schilder die tussen 1658 en 1660 in Warmond woonde. Het is een vrije interpretatie van Jan Steens schilderij *In weelde siet toe*. De beschildering is gemaakt door de Warmondse kunstenaars Nicoline Heemskerk en is onderdeel van het kunstproject Giant Tulip Bulbs van de Stichting Gildemeesters Bollenstreek, die 80 van deze bollen laat beschilderen en ze plaatst in de regio Leiden-Haarlem en soms daarbuiten. Er is een fietsroute langs de reuzenbollen (www.gildemeestersbollenstreek.nl/fietsroute).



11 Voorhout
Claude Monet
Bloembollenvelden bij Rijnsburg met links de molen Hoop doet leven, 1886

De Franse schilder Claude Monet (1840-1926), in 1886 in Nederland op uitnodiging van de Franse ambassade, was de eerste kunstenaar die een serie bollenvelden schilderde. Eenvoudig vond hij het niet: 'de kleuren maken de arme schilder gek', schreef hij aan een vriend. Op dit schilderij staat molen Hoop doet leven bij Rijnsburg, een poldermolen uit 1783. De molen die toen aan het Oegstgeesterkanaal stond, werd in 1999 verplaatst naar Voorhout bij de Trekvaart. Hij werkt nog steeds.



Aerdenhout

Heemstede

Bennebroek

Hillegom

Halfweg

Noordwijkerhout

Lisse

Voorhout

Warmond

Oegstgeest

LEIDEN