

Het Verhaal van Woerden

Verhaal 15

Jagen op Woerden – de Trekschuit

Waterwegen - netwerk

Tot ver in de 19^e eeuw is vervoer per schip veel sneller dan het reizen over land. Wegen zijn er nauwelijks en als ze er zijn bestaan ze uit zand en modder. Bovendien moet je op veel plaatsen tol betalen om er langs te mogen. Verder maken struikrovers het reizen over land ook niet bepaald aantrekkelijk. Daarom is een stelsel van verbindingen over het water een veel beter alternatief. Woerden maakt deel uit van het waternetwerk. Natuurlijk is er de Oude Rijn die sinds de Romeinse tijd wordt gebruikt als transportweg. Later, rond 1365, komen er kanalen bij om het netwerk uit te breiden. De Enkele en Dubbele Wiericke worden gegraven voor de afvoer van water naar de Hollandse IJssel, maar vergroten ook de vaarmogelijkheden. De Grecht en de Bijleveld (gegraven in 1413) zorgen voor verbindingen met de Amstel. Tussen Woerden en Montfoort kun je dan gebruikmaken van de Vaart en naar Oudewater ga je via het gekanaliseerde Linschoten.

Marktvaart en beurtvaart

Aankankelijk worden de schuitverbindingen alleen op marktdagen uitgevoerd, zoals bij de vaart 's maandags op Amsterdam. Je gaat dan 's morgens vroeg weg en je bent aan het einde van de dag weer terug. Ze zijn populair bij de marktverkopers. In Amsterdam heeft het veer op Woerden een afgelegen aanlegplaats: aan de Kloveniersburgwal, hoek Nieuwe-Doelenstraat. Soms gebruiken de schippers een zeilboot in plaats van een schuit. Bij gunstige wind is dat sneller.

Tot halverwege de 16^e eeuw varen de schippers naar believen en hangt de verbinding af van het aanbod van vracht. Maar de enorme economische groei in die dagen kan daar niet mee uit de voeten. De kooplieden lijden schade door het onberekenbare transport. Het binnenvaardersgilde wil hen wel tegemoet komen door volgens een dienstregeling te varen, maar dan moeten de tarieven omhoog. Beide partijen vinden elkaar. De een krijgt regelmatige transportmogelijkheden en de ander regelmatig werk en een vast inkomen. Soms zijn er meer schippers, of "schuitenvoerders", die een bepaalde verbinding willen verzorgen. Het gilde verdeelt dan de beurten. Vandaar de naam 'beurtvaart'. De eerste beurtvaart-dienst ontstaat in 1520 tussen Haarlem en

Amsterdam. Van meet af aan nemen de beurtschippers zowel vracht als passagiers mee. Overigens gaat het bij vrijwel alle verbindingen om 'uitsluitend vervoer'. Je mag dan alleen vracht en passagiers meenemen voor de eindbestemming. Voor tussengelegen plaatsen hebben andere schippers een beurt.

Trekschuit en jaagpad

Toch is het hele systeem van de beurtvaart niet ideaal. De dienstverlening is sterk afhankelijk van weer en wind. Na zo'n honderd jaar is het tijd voor vernieuwing: de trekschuit die wordt getrokken door paarden of mensen. De loopsnelheid hangt niet van het weer af, zo denkt men. Dus weet je nu zeker hoe laat een schuit kan vertrekken en hoe laat hij ergens anders aankomt. Om een trekschuit te kunnen laten varen heb je een jaagpad nodig. "Jagen" betekent dat een boot wordt voortgetrokken met een lijn. Het eerste jaagpad komt er in 1632. Het loopt langs de Haarlemmertrekvaart tussen Haarlem en Amsterdam. Halverwege, in Halfweg, ligt de verbinding tussen het IJ en de Haarlemmermeer. Vanwege het sluisencomplex eindigt daar de vaart. Je moet overstappen op een andere schuit. Die ligt aan de andere kant van de sluis, zo'n 260 meter lopen. Daar staat tegenover dat er elk uur een schuit gaat. Een ongekende luxe in die tijd!

Halverwege de 17^e eeuw overleggen Utrecht en Woerden over de aanleg van een jaagpad langs de Oude Rijn. De stad Leiden krijgt lucht van de gesprekken en wil dat het jaagpad doorloopt tot Leiden. Gouda is bang voor concurrentie en probeert de aanleg tegen te houden. Dat drijft hier en daar de prijs sterk op om de benodigde grond te kopen. Uiteindelijk wordt in 1666 het pad in gebruik genomen. Het loopt van de Zijlsingel in Leiden tot aan Utrecht. Het startpunt daar was de Oudegracht ter hoogte van de Neude. Later verleggen de schippers dit punt naar het Leidse Veer bij de Catharijnepoort. Onderweg naar Woerden zijn er losplaatsen bij de Meernbrug en achter het gemeentehuis in Harmelen. De Haanwijkersluis bepaalt de afmetingen van de schuiten. Ze zijn niet langer dan 17,5 meter, hooguit 3 meter breed en ze steken maximaal 1,3 meter diep. De maximale masthoogte is 2,1 meter. Op het traject Woerden – Leiden kunnen grotere schepen varen.

De drie steden verdelen de onderhoudsplicht en de inkomsten of verliezen uit de exploitatie van het jaagpad. Leiden moet het gedeelte tot Nieuwerbrug onderhouden. Vanaf daar zorgt Woerden voor het onderhoud, tot en met de eigen stad. Het laatste deel komt voor rekening van Utrecht. De inkomsten bestaan uit tol en het verpachten van het recht om met jaagschepen te mogen varen. Utrecht en Leiden delen elk voor 3/8 in de winst of het verlies. Woerden doet mee voor 1/4.

Het jaagpad, dat in 1666 in gebruik wordt genomen, is een groot succes. Er komt inderdaad een dienstregeling (een 'ordonnantie') en een tarieventabel. De schippers moeten zich er nauwkeurig aan houden, want de stedelijke "commissaris van de jaagschuiten" controleert dit regelmatig. Een vergelijkbaar systeem komt er voor de vaart op Montfoort, Gouda / Rotterdam, en Amsterdam.

In 1827 stelt het gemeentebestuur van Harmelen een "Reglement voor schippers op het veer van Harmelen naar Utrecht-Amsterdam-Gouda en Woerden" vast. De schippers moeten met een overdekte vrachtschuit varen. Harmelen-Utrecht: dinsdag en donderdag en zaterdag, 's morgens heen en 's middags terug. Harmelen-Amsterdam: dinsdag heen en woensdag terug. Harmelen-Gouda: onregelmatig en alleen als er tijdig vracht was besproken, wat tijdens kaasmarkten het geval was. Later wordt er ook op Rotterdam gevaren. De schuiten vertrekken vanaf rechthuis '*Het Wapen van Harmelen*'. De vertrektijden regeling is bijzonder. "Na het derde gelui van de bij het jaagpad geplaatste schel mag de schipper zijn passagiers niet langer dan een kwartier laten wachten". De vervoerstarieven naar Utrecht: personen in de roef 20 cent, personen in het ruim 15 cent, een vet varken 30 cent, een mager varken 10 cent, een koe 75 cent en een zak aardappelen 10 cent.

Praktijk

Het varen met een trekschuit is zwaar werk. Het beste is om paardenkracht te gebruiken maar veel schippers kunnen dit niet betalen. Soms huren ze een 'schuitenjager' in, of zetten ze hun vrouw voor de boot... In de schuit is plaats voor 25 tot 30 mensen. Ze zitten in de 'roef'. Gezellig en heel veel tijd om te praten natuurlijk. Maar het is ook lawaaiig en de lucht binnen is niet fris. De geur van koffie vermengt zich met tabakswalm. Bij sluizen (Harmelen, Bodegraven) en bruggen (Nieuwerbrug) is er oponthoud. Daar staan herbergen en uitspanningen waar je gebruik van kunt maken tot de schuit weer gereed is.

Het jaagpad bestaat vaak uit een opgehoogde kade langs het water met daarop een dek van bijvoorbeeld schelpengruis. Daarop loopt de trekkracht. Een lijn van zo'n 70 meter loopt van het tuig naar een bolder of de mast. Om scherpe bochten te kunnen nemen zijn er rolpalen. De aan de zijkant gemonteerde rol van zo'n paal kan om zijn as draaien als de jaaglijn er omheen wordt gedaan. Een slimme plaatsing van de palen zorgt ervoor dat de lijn het schip altijd blijft voorttrekken en niet de kant op trekt.

Een trekschuit met paardenkracht kan een snelheid halen van zo'n 7 km/uur. Op enkele verbindingen is dat niet genoeg, en komen snel-schuiten in de vaart. Met een span paarden in draf halen die wel 11 of 12 km/uur. Zulke snelle schuiten hebben een hoge mast. Met een 'haallijn' kun je de jaaglijn dan hoog ophalen en zo een trage schuit inhalen of 'overlopen'.

Voordat er trekschuiten zijn wordt de verbinding tussen Utrecht en Leiden uitgevoerd met zeilschepen. De reis van 57 kilometer kost dan 14 tot 18 uur. En als de wind verkeerd staat duurt het nog veel langer. Met de (langzame!) trekschuit duurt de reis maar zeven uur. Dat het jaagpad langs de Oude Rijn een succes is, blijkt ook uit de cijfers. In het eerste half jaar van de exploitatie maken 11.344 personen gebruik van de dienst. Ze betalen gemiddeld twee penningen per kilometer.

Landwegen

Lodewijk Napoleon is de eerste die wegen gaat verharderen met stenen klinkers. Dat maakt de weg sneller en ook bruikbaar bij slecht weer. Daarom gaat Koning Willem I direct na zijn aantreden in 1815 verder waar Napoleon mee bezig is geweest: de aanleg van "keizerlijke straatwegen" en nu rijkswegen die – vaak kaarsrecht – voor een snelle verbinding zorgen tussen de belangrijkste plaatsen. Het betekent uiteindelijk het einde van een eeuwenoud en succesvol netwerk van passagiersverbindingen via het water. Het blijkt ook uit de cijfers van de scheepsbewegingen op de Oude Rijn. In 1900 varen er nog zo'n 12.000 schepen tussen Woerden en Utrecht. In 1925 zijn dat er nog maar 3.763. De komst en ontwikkeling van het spoornetwerk versnelt deze achteruitgang nog eens. Voor goederenvervoer is het waternetwerk op veel plaatsen nog steeds belangrijk. In Woerden is er tot ver in de 20^e eeuw sprake van beroepsvaart. Maar dan is de Oude Rijn richting Utrecht al een doodlopende weg vanwege de afwateringssluis naar het Amsterdam-Rijnkanaal.

Ook door Woerden komt er een rijksweg die Leiden en Utrecht met elkaar verbindt. Hij loopt door de Voorstraat. De tol is er hoog maar het zich snel ontwikkelende wegverkeer per koets is succesvol en snoept steeds meer klanten af van de trekschuit. Vanaf 1820 lopen de inkomsten terug en in 1870 maakt het hele jaagpad zware verliezen. In 1877 zegt Utrecht als eerste de samenwerking op. Woerden en Leiden weten het jaagpad aan de provincie Zuid-Holland over te dragen en die neemt het onderhoud over. Daarom kun je rond Woerden nog grote stukken van het jaagpad langs de Oude Rijn zien. In de provincie Utrecht (Woerden hoort daar dan nog niet bij) lukt dat uiteindelijk niet.

Meer weten?

Woerden en omgeving:

- Alkemade, W.R.C. "Raad versus staat: het juridisch steekspel omtrent het beheer, onderhoud en eigendom van het jaagpad langs de Oude Rijn aan het eind van de vorige eeuw" in *Heemtijdinghen*, jg. 20 (1984), nr 4, pp. 89-98
- Gravendaal, C.J.W., en L.C.I.M. Peters "Reglement voor de jaagschuiten, varende tussen Utrecht, Woerden en Leiden" in *Heemtijdinghen*, jg. 9 (1973), nr 3, pp. 31-34
- Helvoort, C.J.A. van *De Oude Rijn als vaarwater* (Woerden, 1917)
- Stavel, G. van "Het marktveer van Woerden op Amsterdam" in *Heemtijdinghen*, jg. 38 (2002), nr 3, pp 73-79

Rechten

Het geheel of gedeeltelijk overnemen van de tekst is toegestaan onder vermelding van "Bron: Het Verhaal van Woerden".