



Historisch schetsje

Vervoer over water

2010 is het jaar van de waterwegen. Maassluis is in dezen rijk bedeed: de Nieuwe Waterweg als verbinding voor zeeschepen naar de Rotterdamse havens en de Noordvliet als trekvliet voor de verbinding met de rest van Holland en Friesland.

Tussen 1643-1646 werd van de Noordvliet een trekvliet gemaakt. De ombouw tot trekvliet maakte onderdeel uit van een uitgebreid netwerk van waterwegen dat in die tijd in relatief korte tijd werd aangelegd in geheel West- en Noord-Nederland. Maassluis maakte daarmee deel uit van de landelijke ontwikkelingen in het begin van de Gouden Eeuw en vormde een eindpunt (of beginpunt) van lange reizen.

Beurtschepen in de 16e eeuw

Verplaatsing van handelswaar was in ons waterrijke land relatief gemakkelijk wanneer men een vergelijking trekt met de omringende landen waar men afhankelijk was van landwegen. In de 16e eeuw, wanneer de bevolking toeneemt, is het nodig om de wildgroei van dit vervoer te reguleren. Er worden schippers aangewezen die bij toerbeurt mogen varen met goederen en passagiers op een bepaald traject tussen twee plaatsen. Hiermee is de beurtvaart geboren. De natuurlijke waterwegen waren zonder aanpassingen niet bruikbaar voor efficiënt verkeer. Kronkelige riviertjes moesten dus rechtgetrokken worden en bestaande kades moesten worden versterkt en aangepast voor de lichte draf van een paard. In deze tijd gaat de welvaart in de Noordelijke Nederlanden enorm omhoog, we spreken over de Gouden Eeuw. Daardoor floreerde de handel en was er behoefte aan goede handelsroutes. Deze werden gevonden in de waterwegen die omgebouwd werden of speciaal gegraven voor het handelsverkeer tussen steden. In een tweede fase zijn al deze trekvaarten met elkaar in verbinding gebracht waardoor een efficiënt netwerk ontstond. In 1643 wordt Maassluis via de Noordvliet aangesloten op het trekvaartennet.



Vanaf de Veerstraat vertrokken de trekschuiten uit Maassluis.

Trekvaartennet

In 1665 was het trekvaartennet nagenoeg compleet. 22 steden hadden samen meer dan drie miljoen gulden geïnvesteerd in 415 km waterwegen. Niet alleen de handel, maar ook het personenvervoer werd hierdoor veel gemakkelijker. De wereld lag opeens open voor de reiziger. Dankzij de strakke dienstregeling die gehanteerd werd was overstappen geen probleem. Een persoon kon vanuit Maassluis naar Delft, Leiden, Amsterdam, Utrecht of Gouda reizen. Vanuit Amsterdam kon men de schuiten nemen naar Alkmaar, Hoorn en Enkhuizen. Na de veerdienst over de Zuiderzee kon de tocht worden voortgezet naar Leeuwarden en Groningen. Met andere woorden, men kon per trekschuit reizen van Maassluis naar Delfzijl. Het was op sommige trajecten zelfs mogelijk dag en nacht door te reizen, waardoor men maar een dag of vier nodig had voor deze reis.

Ook Vlaanderen deelde in die periode in de trekvaartenkoorts. Een Maassluiser kon dus ook via de Zeeuwse wateren in Vlaanderen komen en met de trekschuit zelfs Duinkerken bereiken.

Trekvaart Noordvliet

Tussen 1635 en 1640 werd de trekvaartroute tussen Delft en Vlaardingen gerealiseerd. Opvallend is dat de trekvaart vanuit Delft over Schipluiden loopt en dan de Vlaardingse Vaart volgt richting Vlaardingen. Aansland werd overgeslagen en is dus niet aangesloten op het netwerk. Reden is dat de polderbesturen het aanleggen van een dijk met een jaagpad langs de Gaag waarover veel verkeer zou gaan plaatsvinden niet verantwoord vonden. De kade langs de Gaag naar Maasland was daarvoor te slap en te smal. Bovendien waren er maar liefst 15 draaibruggen op dat traject wat de kosten om die te veranderen zeer hoog maakte.

In 1643 werd besloten Maassluis aan te sluiten op het netwerk via de Noordvliet. Toen dat in 1646 gerealiseerd was en de eerste schuiten in het centrum konden



- Startpagina
- Algemene informatie
- Stadswandelingen
- Historische schetsen
- Toen en nu
- Schoolproject
- Column
- Bestuur
- Verenigingsnieuws

Hoewel inmiddels de sleepdienst en het loodswezen onze stad de rug hebben toegekeerd - de visserij was helaas al eerder verdwenen - blijft Maassluis, zeker in historisch oogpunt, een interessante stad: een bezoek beslist en zeker waard!



Beurtschipper Van der Lee lag in de Noordvliet ter hoogte van het Baanslop.

vertrekken naar Delft, zal men de Veerstraat zijn naam hebben gegeven.

De diepte van een gebruikelijke vaart werd vastgesteld op 2,5 meter. Van de uitgegraven grond wierp men aan één zijde een dijkje op waarop het jaagpad werd aangelegd. Aan de andere zijde van het dijkje kwam een afwateringsgeul waardoor het jaagpad niet modderig en onbegaanbaar zou raken. Dit kwam de constante snelheid van het jaagpaard ten goede. Wat de snelheid ook kon belemmeren waren onnodige bochten en bruggen. Elke boer in het Westland had een eigen watergang van zijn erf naar de 'doorgaande' vaargeul om zijn producten aan- en af te kunnen voeren. Dat betekende dat er speciale bruggetjes gemaakt moesten worden voor het jaagpad. Aan de zijde van de trekvliet werd de brugleuning laag gehouden en aflopend tot aan de grond. Zo kon het touw er zonder veel weerstand overheen glijden. In de bochten stonden rolpalen om het touw om de bocht te geleiden en te voorkomen dat de boot tegen de kant getrokken werd. Er kon in de bochten ook iemand meelopen op de kant om met een paal de boot af te houden. Rolpalen staan er nog vlak voordat men vanuit Maassluis Schipluiden invaart.

Er zaten geen lastige bochten in de Noordvliet, alleen de dijk met het jaagpad moest aangelegd worden. Soms was de aanleg van een dijk vlak langs het water niet eenvoudig door de moerassige vlietlanden aan weerskanten van de bestaande Noordvliet. In dat geval moest er onverbiddelijk een stukje natuur verdwijnen en moerasland afgedijkt worden, omdat het jaagpad nu eenmaal vlak langs het water moet lopen.

Op het punt waar de Noordvliet werd aangesloten op het jaagpad van Schipluiden naar Vlaardingen kwam een oversteekplaats voor het paard. Dit was een speciaal plat pontje en de paarden werden getraind om zich zonder angst naar het water te laten leiden en over te laten zetten op het kleine platformpje. De steigertjes aan weerskanten van de Vlaardingse Vaart waren tot voor kort nog te zien.

Dienstregeling

De kracht van het succes van het trekvaartennetwerk was de strakke dienstregeling waarop men altijd moest kunnen rekenen. Daarom was het verboden dat zware vrachtboten gebruikmaakten van de faciliteiten. De schipper betaalde boete wanneer hij zich niet aan de dienstregeling hield. Een borreltje onderweg drinken en de passagiers laten wachten was er dus niet bij.

Lezing

Meer weten over de trekvaarten in Delfland? De Historische Vereniging Maassluis heeft de heer Jacques Moerman van de Historische Vereniging Oud-Schipluiden bereid gevonden een interessante lezing te geven over dit onderwerp. U bent van harte welkom op de Historische Avond op donderdag 22 april in gebouw De Ark, Rembrandtlaan 2 in Maassluis. Aanvang 20.00 uur. Toegang gratis voor leden en belangstellenden. Het is mogelijk, maar geheel vrijblijvend, om op die avond lid te worden van de Historische Vereniging Maassluis.



De turfschipper legde aan ter hoogte van de Wijde Koestraat.



Omhoog

E-mail: secretaris@histvermaassluis.nl