

HANDLEIDING VOOR DE DOCENT

VAREN *net als toen*



VOORWOORD

Lang geleden, nog v er voor de trein of de auto, was er al een succesvol netwerk van wegen in ons land. Via de trekvaarten kon de trekschuit, voortgetrokken door een paard, grote delen van Nederland over water bereiken.

Voor u ligt het lespakket over trekvaarten, 'Varen net als toen', waarmee u in de klas, de omgeving van de school of op een boot veel te weten komt over de geschiedenis van de eigen woonomgeving. Trekvaart, trekschuit, jaagpad, jaagbruggetjes en rollepalen... deze intrigerende termen gaan leven door op onderzoek te gaan langs de wal of op het water. Vaarondernemers staan klaar om uw klas op hun boot te ontvangen en laten de leerlingen kennismaken met de intercity van de Gouden Eeuw.

De Erfgoedtafel Trekvaarten, een initiatief van de provincie Zuid-Holland, stimuleert de kennis over en de beleving van oude trekvaartroutes in Zuid-Holland. Er zijn verschillende vaarroutes mogelijk die u en uw leerlingen laten genieten van het Hollandse landschap en zijn veelgelaagde geschiedenis!

Wij wensen u en uw leerlingen veel plezier met ***Varen, net als toen!***

Han Weber

Gedeputeerde Groen, Water, Cultureel Erfgoed en Media

Heleen Mijdam

Voorzitter Erfgoedtafel Trekvaarten

HOOFDSTUK

1

OPZET PROJECT EN VERANTWOORDING

4

De kracht van erfgoededucatie
Lesopzet, doelgroep en lesdoelen

HOOFDSTUK

2

LESSEN EN WERKBLADEN

6

Les 1: Inleidende les in de klas
De intercity van de Gouden Eeuw
Les 2: Een les op het water
Beleef de Trekvaart!
Les 3: Reflectieles in de klas
Reizen door de tijd

HOOFDSTUK

3

ACHTERGRONDINFORMATIE OVER DE TREKVAART 12

De trekschuit, start van het openbaar vervoer
Dankzij de kracht van het paard
Buitenhuizen langs het water
Transport over de waterweg
Erfgoed om te bewaren

COLOFON

18

De kracht van erfgoededucatie

Opzet lessen

Bij het erfgoedproject 'Varen net als toen' zijn drie lessen ontwikkeld: een les in de klas, een les op locatie (het maken van een vaartocht) en een afsluitende les op school. Deze lessen zijn ook los van elkaar te gebruiken en vormen samen een volwaardig erfgoedproject.

Doelgroep

De lessen zijn bedoeld voor leerlingen van groep 5 t/m 8 in het basisonderwijs. U kunt verschillende onderwerpen aan de orde stellen: verkeer en openbaar vervoer in de Gouden Eeuw, de buitenhuizen langs de trekvaartroutes of de trekvaarten als erfgoed. Met de lessuggesties kunt u dit project op maat maken voor uw eigen klas, zodat het goed aansluit bij het niveau van de groep en het onderwijsprogramma.

Doelen

- Leerlingen leren over de ontstaansgeschiedenis van de trekvaarten en hoe deze verbonden is met de ontwikkeling van het verkeer en het vervoer van personen en goederen in de Gouden Eeuw.
- Leerlingen herkennen in hun omgeving de trekvaarten, de sporen van het reizen met de trekschuit en de buitenhuizen langs de trekvaart.
- Leerlingen leren door lessen over de trekvaarten over de cultuurhistorische waarden van hun eigen omgeving.

Dit erfgoedproject verbindt vakken als geschiedenis, aardrijkskunde en Nederlands, en de tijdvakken Gouden Eeuw, Regenten en Vorsten en Burgers en Stoommachines.

De kracht van erfgoededucatie kenmerkt zich door: leren kijken, het verwoorden of verbeelden van waarnemingen, het aanzetten tot historisch redeneren.

Wat zie ik, waar ben ik? Dit is de eerste stap van de vierslag waarmee veel cultureel erfgoed is te onderzoeken: waarnemen, herkennen, verklaren en waarderen. Waarnemen leidt tot herkennen: heb je dit wel eens vaker gezien? Daarna kunnen leerlingen verklaren wat ze zien: waarom ziet het er hier zo uit, hoe komt dat? Uiteindelijk leidt dat tot het waarderen van erfgoed: wat vind ik hiervan, is het onderzochte erfgoed de moeite waard om te bewaren voor de toekomst?

Erfgoed is overal om ons heen, in het landschap, de gebouwde omgeving, dichtbij en veraf. Het gericht leren kijken hiernaar maakt een wezenlijk onderdeel uit van erfgoedlessen. Herkennen leerlingen het jaagpad, waarom hebben de bruggetjes een lage kant aan de waterzijde, zijn er buitenhuizen langs de trekvaart? Hoe ziet het landschap rondom de trekvaarten eruit? Goed waarnemen is de basis om te kunnen verklaren en om betekenis te kunnen geven. Erfgoededucatie wordt effectiever door het gebruik van taaldenkgesprekken, waarin leerlingen hun denkstappen en leerervaringen verwoorden.

Cultuureducatie - Erfgoededucatie is onderdeel van cultuureducatie. Erfgoedlessen zijn vakoverstijgend en goed inzetbaar bij vakken als aardrijkskunde, geschiedenis, Nederlands, of bijvoorbeeld bij het onderwerp burgerschap. Met erfgoededucatie laat u de kinderen met ander ogen kijken naar de directe omgeving. Hoe ouder de leerlingen worden, hoe breder de blik op hun erfgoed.

Met dit erfgoedproject wordt gewerkt aan de kerndoelen:

- 12.** De leerlingen verwerven een adequate woordenschat en strategieën voor het begrijpen van voor hen onbekende woorden. Onder 'woordenschat' vallen ook begrippen die het leerlingen mogelijk maken over taal te denken en te spreken.
- 47.** De leerlingen leren de ruimtelijke inrichting van de eigen omgeving te vergelijken met die in omgevingen elders, in binnen- en buitenland, vanuit de perspectieven landschap, wonen, werken, bestuur, verkeer, recreatie, welvaart, cultuur en levensbeschouwing.
- 50.** De leerlingen leren omgaan met kaart en atlas, beheersen de basistopografie van Nederland, Europa en de rest van de wereld en ontwikkelen een eigentijds geografisch wereldbeeld.
- 51.** De leerlingen leren gebruik te maken van eenvoudige historische bronnen, zoals aanwezig in ons cultureel erfgoed, en ze leren aanduidingen van tijd en tijdsindeling te hanteren.
- 52.** De leerlingen leren over kenmerkende aspecten van de volgende tijdvakken: jagers en boeren; Grieken en Romeinen; monniken en ridders; steden en staten; ontdekkers en hervormers; regenten en vorsten; pruiken en revoluties; burgers en stoommachines; wereldoorlogen en holocaust; televisie en computer.
- 55.** De leerlingen leren op eigen werk en dat van anderen te reflecteren.
- 56.** De leerlingen verwerven enige kennis over en krijgen waardering voor aspecten van cultureel erfgoed..

LES 1

INLEIDENDE LES IN DE KLAS

DE INTERCITY VAN DE GOUDEN EEUW



Benodigheden

- Digibord met internetverbinding
- Print van de opdrachten
- Schoolplaat De trekvaart: intercity van de Gouden Eeuw (of digitale variant op digibord)



Tijdsduur

15 tot 45 minuten

Trekschuiten waren de eerste vorm van openbaar vervoer en zijn te beschouwen als de intercity in de Gouden Eeuw. U kunt als leerkracht zelf een keuze maken: met het filmpje en schoolplaat leren de leerlingen de belangrijkste begrippen over de geschiedenis van de trekvaart en herkennen zij trekvaartelementen die nog steeds zichtbaar zijn.

LESMOGELIJKHEDEN

● **Bekijk de korte film over de Trekvaarten (2:35 min)**

U vindt deze op YouTube [klik hier](#).

● **Bekijk de schoolplaat 'Trekvaarten: de intercity van de Gouden Eeuw' (15 minuten)**

Laat de leerlingen zoveel mogelijk aspecten zelf ontdekken. Bijvoorbeeld:

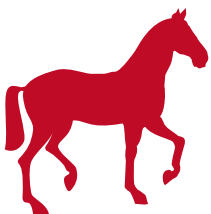
- hoe ziet de trekschuit eruit
- wie zitten op de boot en waar zouden ze naar toe gaan
- wat zie je op de wal
- wat zouden de voordelen en nadelen van het reizen met een trekschuit zijn in de Gouden Eeuw?
- waarom stopte het vervoer per trekschuit in de 19de eeuw?

Op de achterkant van de schoolplaat staan korte informatieblokken waarmee u verschillende onderwerpen kunt bespreken.

De schoolplaat is in 2017 gestuurd naar scholen in de buurt van trekvaartroutes en is [te bestellen](#) bij het Erfgoedhuis Zuid-Holland voor € 10,00. De schoolplaat is ook op het [digibord](#) te bekijken.

● **Gebruik het werkblad. (15 minuten)**

Laat leerlingen ook zelf twee vragen bedenken. Wat willen zij nog meer weten over het reizen met de trekschuit? Wanneer een vaarles is geboekt kunnen de leerlingen hun vragen stellen aan de schipper en gids. De vragen kunnen ook gebruikt worden voor een Verwerkingsles waarin leerlingen zelf op zoek gaan naar de antwoorden.





DE INTERCITY VAN DE GOUDEN EEUW

1. Leg in je eigen woorden uit wat een trekvaart, een trekschuit en een jaagpad is.

2. Schrijf zoveel mogelijk vervoermiddelen die wij nu gebruiken op.

3. Waarom wordt de trekschuit de intercity van de Gouden Eeuw genoemd?

4. Waarom was de trekschuit in de 19e eeuw ineens niet meer zo populair?

5. Misschien doe je met je klas de vaarles. Dan kun je de vragen stellen aan de schipper of gids aan boord. Of je gebruikt de vragen om verder te onderzoeken. Bedenk twee vragen:

Vraag 1:

Vraag 2:

LES 2

EEN LES OP HET WATER

BELEEF DE TREKVAART!



Benodigheden

- Bereid de leerlingen voor op de les op het water met het filmpje of de schoolplaat.



Tijdsduur

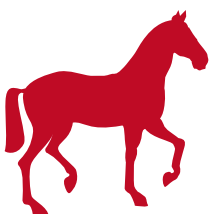
In overleg met de schipper, gemiddeld 1,5 uur.

Het beleven van erfgoed geeft leerlingen context voor bijvoorbeeld lessen geschiedenis, aardrijkskunde of biologie. De les op het water laat leerlingen vanuit een ander perspectief kijken naar hun directe omgeving: jaagpaden, jaagbruggen, buitenhuizen, flora en fauna, verstilde natuur soms dicht op stedelijke bebouwing: de les op het water is een belevenis!

Tijdens de les op het water geeft de gids of schipper informatie over trekvaarten aan de hand van de Kijkwaaier. De keuze van de onderwerpen wordt bepaald door de gids of schipper aan de hand van de kenmerken langs de route, de lengte van de vaartocht en de interesse van de passagiers. Onderwerpen zijn:

- Waterwegen als vervoermiddel: waar varen we nu en waar gaan we naar toe?
- Voor- en nadelen van de trekschuit in de Gouden Eeuw
- Kenmerken van trekvaartroutes zoals jaagpad, jaagbrug en rollepaal
- De aanleg van trekvaarten
- Bemanning aan boord
- De betrouwbaarheid van de trekschuit
- Schuitepraatjes
- Flora en Faunabingo
- Waterbeheersing
- Inspiratiebron voor schilders
- Buitenhuizen

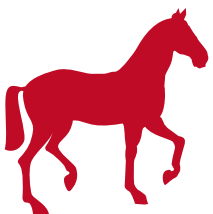
Tijdens de varende les zijn er momenten dat de leerlingen kunnen genieten van de vaartocht. Ze mogen dan met elkaar praten, maar blijven wel op hun plek zitten. De gids of schipper vraagt de aandacht wanneer een nieuw onderwerp wordt behandeld.



VOORBEREIDING

LES 2 EEN LES OP HET WATER

- Doe (een deel) van les 1 op school als voorbereiding, zodat de leerlingen bekend zijn met een aantal begrippen. Bekijk bijvoorbeeld het korte filmpje (2:31) over de trekvaart, of bespreek de schoolplaat (op poster of via digibord).
- Vertel de leerlingen vooraf wat ze kunnen verwachten: een gids of schipper zal gedurende de vaartocht aan de hand van de Kijkwaaier vertellen over de trekvaart. Tussendoor kunnen de leerlingen genieten van de vaartocht en omgeving, maar hierbij blijven ze wel op hun plek zitten, ook met het oog op de veiligheid. Als de schipper of gids weer stilte vraagt voor een nieuw onderwerp, graag aandacht.
- Bekijk een kaart of op Google Maps waar de school is, waar de leerlingen aan boord stappen, welke trekvaartroute dit is en welke route tijdens de varende les zal worden afgelegd.
- Leerkracht en begeleiders zijn belangrijk voor de veiligheid en goede sfeer.



LES 3

REFLECTEREN IN DE KLAS

REIZEN IN DE TOEKOMST



Benodigheden

- Kaarten/atlas
- Opdracht 3



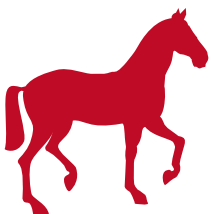
Tijdsduur

15 - 45 minuten

Deze les is de reflectieles op les 1 en/of les 2, waarmee de leerlingen de ervaringen en kennis die zij hebben opgedaan met elkaar verbinden.

LESMOGELIJKHEDEN

- Bekijk samen met de klas de vaarroute op Google Maps.
- Laat het werkblad van les 3 maken.
- Laat de leerlingen de twee vragen die zij zelf hebben bedacht op Werkblad 1 uitwerken. Maak groepjes en laat elk groepje een presentatie maken over hetgeen zij hebben geleerd.
- Bekijk het filmpje over Buitenhuizen in de Gouden Eeuw (3:11) <https://youtu.be/tG22jjZppyQ>
- Reizen in de toekomst. Er zijn steeds meer mensen, wegen, auto's en files. Hoe zouden trekvaartroutes in de toekomst gebruikt kunnen worden om autowegen te ontlasten? Laat de leerlingen hun oplossing tekenen of knutselen.





REIZEN IN DE TOEKOMST

- 1.** Kijk op de kaart in een atlas of op Google Maps welke trekvaartroutes er bij jou in buurt zijn.

- 2a.** De trekschuit was van de 17de eeuw tot in de 19de eeuw een groot succes. Noem drie redenen waarom de trekschuit zo lang populair was.

- 2b.** Wanneer stopte het succes van de trekschuit?

- 3a.** Zoek uit met een routeplanner: hoe lang doe je over de reis Delft - Vlaardingen te voet, per fiets, met de auto of met de trein?

- 3b.** Welke route zou je afleggen per trekschuit en hoeveel kilometer is dat?
De trekschuit ging ongeveer 7 kilometer per uur – hoeveel uur zou je erover doen?

- 4.** Beantwoord de vragen die je hebt bedacht bij werkblad 1.
Vraag 1:

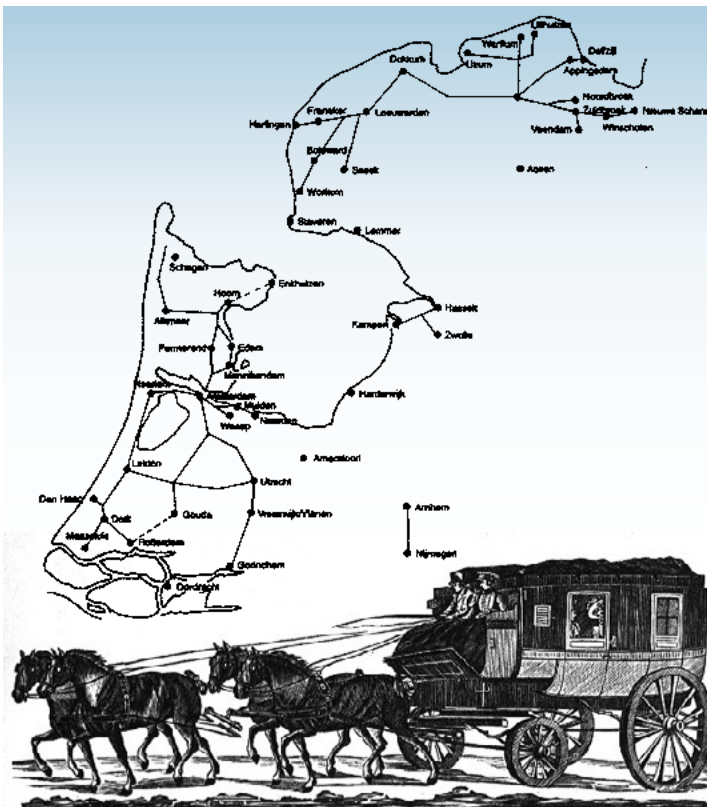
Antwoord:

Vraag 2:

Antwoord:

- 5.** Er zijn steeds meer mensen, auto's, wegen en files op de weg. Bedenk een handig vervoermiddel waarmee je via trekvaartroutes zou kunnen reizen. Teken of knutsel je idee.

De trekschuit, start van het openbaar vervoer



Tussen 1632 en 1657 werden in Nederland trekvaarten gegraven, bedoeld voor het vervoer per schuit van personen van de ene naar de andere stad. Er waren wel vaarten waarover ook goederenvervoer plaatsvond, maar de meeste zijn speciaal aangelegd of geschikt gemaakt voor personenvervoer. Stoomaandrijving en elektriciteit bestonden in deze tijd nog niet. De schuiten werden dan ook getrokken door een paard, vandaar de benamingen trek-vaart en trek-schuit.

De steden betaalden de kosten van aanleg en onderhoud. Zij hadden er belang bij dat het personenvervoer tussen de steden sneller ging verlopen. Mensen waren tot die tijd aangewezen op vervoer per postkoets als zij niet beschikten over een eigen paard met koets. Ook werd veel gebruik gemaakt van beurtveren, dat waren schepen die op vaste trajecten zowel goederen als personen vervoerden. Die voeren echter niet elke dag en er was ook geen vaste dienstregeling. Voor vervoer tussen Leiden en Amsterdam was er tot 1657 geen andere mogelijkheid dan met een zeilschip het Haarlemmermeer over te steken! Maar daar kon het flink waaien en stormen, waardoor de reis gevaarlijk was en er geen enkele zekerheid bestond over de aankomsttijd.

Roef trekschuit aquarel Heyting

Met de trekschuit veranderde dit allemaal. De reis ging twee keer zo snel en er was een vaste dienstregeling met regelmatige afvaarten. Het reizen was ook veel comfortabeler. In de postkoets (zonder vering!) werd je door elkaar geschud op onverharde wegen met onregelmatige keien, terwijl de trekschuit rustig door het water gleed. Er ontstond dan ook veel belangstelling voor deze vorm van vervoer. Het werd echt een succes!

Geleidelijk aan werden in heel Nederland trekvaarten aangelegd. Er ontstonden netwerken rond de steden Amsterdam, Den Haag, Leeuwarden en Groningen. Na 1655 werden al die netwerken met elkaar verbonden en zo werd het voor reizigers mogelijk om via de Zuiderzee van Dordrecht tot Delfzijl te reizen. De trekschuit werd een voorloper van onze huidige intercity!



HOOFDSTUK 3

Achtergrondinformatie over de trekvaart

In Zuid-Holland werden de volgende trekvaarten aangelegd of werden rivieren en kanalen voor de trekschuit geschikt gemaakt:

1637



De Vliet werd geschikt gemaakt voor een trekschuitdienst tussen Leiden en Delft, met een aftakking tussen Leidschendam en Den Haag. De Vliet werd sindsdien de Trekvliet genoemd.

1645



Vanaf 1645 wordt de trekvaart van Delft naar Maassluis en naar Vlaardingen aangelegd.

1655



De Schie werd geschikt gemaakt voor een trekschuitdienst van Delft via Delfshaven naar Rotterdam en Schiedam. Ook Vlaardingen had een trekschuihaven.

1657



De Haarlemmer Trekvaart en Leidsevaart werden gegraven en de trekschuitdienst Haarlem-Leiden ging van start.

1670

Rond 1670 was het vervoer per trekschuit op zijn hoogtepunt: in totaal 39 steden waren toen bereikbaar per trekschuit en 68% van het personenvervoer liep via het water. Reizen tussen de Hollandse steden werd dus veel gemakkelijker. Zakenreizigers kozen voor de trekschuit, waardoor het handelsverkeer tussen de steden groeide. Het aantal buitenlandse reizigers in Holland nam toe. Ook in andere landen werd het systeem nagevolgd en werden trekvaarten aangelegd met door Nederlanders bedachte technieken en voorzieningen.

Buitenlandse reizigers waren vol lof over dit nieuwe openbaar vervoersysteem. Er zijn veel reisverhalen bekend van toeristen uit de 18de en 19de eeuw die op die manier door Nederland hebben gereisd en opgetogen waren over deze moderne comfortabele manier van vervoer.

Dankzij de kracht van het paard

De trekschuit werd voortgetrokken door een paard. De knecht en het trekpaard volgden het jaagpad dat aan één kant van de vaart lag. De lijn van het paard naar de schuit was zo'n 60 meter lang. Als er in draf getrokken moest worden, werden er soms twee paarden ingezet. De schipper bediende het roer, de knecht maakte het touw los en vast en op het paard zat een derde bediende, die het paard over het jaagpad langs de vaart stuurde. Dit 'jagertje' was vaak een jongen van een jaar of veertien.



De meeste trekschuiten konden zo'n 24 tot 30 passagiers vervoeren. Een overkapping op de boot, denk aan een soort huifkar, zorgde ervoor dat de reizigers tegen weer en wind werden beschermd.

Vanaf midden 17e eeuw voeren er trekschuiten met een 1e en 2e klas. De 1e klas was de roef, een soort huisje op de boot, met een uitgang aan de achterzijde van de trekschuit. Onderweg kon je in de roef lezen, praten, kaarten, tabak pruimen of roken uit een Goudse pijp. Passagiers van de 2e klas namen plaats

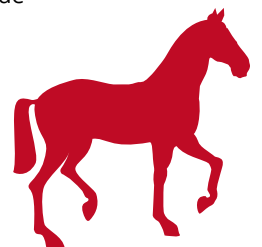
in het ruim. Hier was aan één kant een opening om in- en uit te stappen en waar daglicht en frisse lucht doorheen kwam.

In de 18e eeuw volgde nog een luxer type: met een serie vensters aan beide zijden van de tent en de roef. Het grootste type trekschuit had een lengte van 15,3 meter en een breedte van 2,6 meter en er konden zo'n 35 reizigers mee.

Het laten varen van trekschuiten in een regelmatige dienstregeling was een hele onderneming. De trekschuit tussen Haarlem en Leiden ging bijvoorbeeld acht keer per dag vanuit beide richtingen. De eerste schuit vertrok om 5.30 uur. De laatste om 23.00 uur, dat was de nachtschuit, waar je zelfs in kon slapen.

De onderneming had schepen, paarden, stallen en medewerkers nodig. Aan de rand van de stad, bij de stadspoort, stonden vaak een paardenstal en een wachtlokaal. Hier kochten passagiers hun kaartjes voor een rit naar de volgende stad. Langs de route waren verder veel 'voorzieningen' nodig: een verhard jaagpad, bruggetjes, hekwerken, rollepalen, toiletten en commissaris- of veerhuisjes.

De schippers moesten tol betalen bij de tolhuizen of tolhekken. Op die manier konden de steden wat extra geld verdienen voor het in bedrijf houden van de trekschuitdienst. Daarom stonden er vaak tolhuizen langs de trekvaarten. Passagiers van de trekschuit hoefden daar niet te betalen: zij hadden vóór vertrek al een kaartje voor de reis van stad tot stad gekocht.



Buitenhuizen langs het water

De trekvaarten hebben ook een rol gespeeld in de opkomst van de buitenhuizen. Vanaf de 17de eeuw lieten rijke stadsbewoners buitenhuizen (buitenplaatsen) aanleggen. Dat waren luxe woonhuizen die een eind buiten de stad lagen, meestal met een grote tuin erbij, vaak omringd door een flink stuk bos. Daar ontvluchtten zij in de zomermaanden de stad om op hun buitenplaats te genieten van de buitenlucht en van schoon drinkwater. Het was in die tijd namelijk geen pretje om 's zomers in de stad te wonen waar de grachten stonken doordat er nog geen riolering bestond.

Veel van deze buitenplaatsen zijn aangelegd in de binnenduinrand en langs het water. Op die manier waren de buitenplaatsen goed te bereiken. Er zijn veel buitenhuizen aangelegd langs trekvaarten en bestaande landgoederen werden door de aanleg van de trekvaart beter toegankelijk, doordat ze niet alleen via de weg, maar nu ook via het water bereikbaar waren. Op de buitenplaatsen vermaakten de stadsbewoners zich de hele zomer met het ontvangen van bezoek en het drinken van thee in de theekoepels, die op de weg of over het water uitkeken. Ze maakten uitstapjes met hun rijtuig en gingen met een bootje het water op. Er werd veel gejaagd op wild en vogels. 's Avonds speelden ze kaartspelletjes, maakten muziek of lazen elkaar gedichten voor.



De buitenhuizen waren alleen bedoeld als zomerverblijf. In het voorjaar gaf de eigenaar van een buitenplaats zijn personeel opdracht om het buitenhuis in orde te maken. Dan werden de open haarden gestookt om het vocht uit het huis te verdrijven en werd het koper en zilver gepoetst. Alles werd in orde gemaakt voor het zomerverblijf van de familie. In mei werden de dienstmeisjes vooruit gestuurd met het linnengoed en de kleding, daarna arriveerde de familie op het buitenhuis.

Als het in oktober buiten koud en donker werd, verhuisden de families met hun hele hebben en houwen weer terug naar de stad en werden de

buitenhuizen op slot gedaan. Alleen het meubilair bleef achter. Pas later werd het gebruikelijk om er ook 's winters te blijven wonen.

De buitenplaatsbezitters maakten de reis naar buiten zelf niet met de trekschuit, maar met hun eigen jacht of met een gehuurd schip of rijtuig. Ook het vervoer van spullen voor de buitenhuizen ging niet met de trekschuit. De families hebben de trekschuit wel vaak gebruikt voor visite die op bezoek wilde komen en voor hun afspraken in de stad, want hun werk lag geen maanden stil.

Transport over de waterweg



De meeste trekvaarten zijn speciaal aangelegd of geschikt gemaakt voor personenvervoer. Het was dan ook niet de bedoeling dat in de trekschuit goederen werden vervoerd. Alleen wat handbagage was toegestaan. Je kon ook brieven meegeven, die dan vaak bij bruggen werden afgegeven aan de postbode, die ze in het dorp bezorgde. Groente, fruit, vis en allerlei andere soorten vracht moesten met vrachtschepen of pakketschuiten worden vervoerd. Soms voeren die schepen ook via dezelfde wateren als de trekschuit, soms moesten ze een andere route nemen, dat was per gebied verschillend.

De trekschuit was ruim twee eeuwen lang hét vervoermiddel voor groepen personen. Tussen 1630 en 1860 zijn miljoenen mensen varend van stad tot stad vervoerd. De trekschuitbedrijven vormden met elkaar een flinke bedrijfstak, waarin schippers, stalknechten, tolgaarders en kruiers werkten.



Vanaf de komst van de stoomtrein in 1839 kwam daar een einde aan. Toen werd de eerste spoorweg in Nederland, tussen Amsterdam en Haarlem, in gebruik genomen. In 1842 werd die doorgetrokken naar Leiden en in 1847 ging de trein naar Rotterdam rijden. Het spoorwegnet breidde zich snel uit en vanaf dat moment werd de trekschuit 'ouderwets' gevonden!

De vaarten gingen nu gebruikt worden voor andere vormen van scheepvaart. Groenten, fruit, bloembollen en andere tuinbouwproducten werden allemaal met schepen van het land naar de stad gebracht. Dat bleef zo tot ongeveer 1950, toen vrachtauto's de goederenscheepvaart overnamen. De oude vaarten liggen er echter nog steeds. Die hebben nu vooral een recreatieve functie én ze dienen als aan- en afvoerkanaal voor de waterschappen.



Ertgoed om te bewaren

Van het reizen met de trekschuit zijn in onze tijd nog heel wat sporen terug te vinden. De vaarten zelf lopen nog steeds door het landschap en aan de jaagpaden, de bruggen en bepaalde gebouwen op de oevers is nog steeds te zien dat deze vaarten oorspronkelijk zijn aangelegd voor vervoer met trekschuiten.

Langs alle vaarten zijn diverse jaagbruggen te zien, met aan de kant van het water een lage leuning waarover het touw van de schuit gleeed. Langs de Haarlemmertrekvaart is het gerestaureerde Tolhuis Oegstgeest nog te zien. Bij de Delftsche Schouw is het Commissarishuis nog aanwezig en in Overschie staat nog het oude Veerhuis van de trekschuit naar Delft.



Ook straatnamen, schilderijen, en andere kunstwerken houden de herinnering aan de tijd van de trekschuitdienst levend. Het beeld wordt voor een groot deel bepaald door de oude stadscentra, zoals Haarlem, Den Haag, Delft en Leiden, met daartussen pittoreske dorpen, prachtige buitenplaatsen, landgoederen met theekoepels, koetshuizen, orangerieën en een slinger van natuur- en recreatiegebieden.

Dit lesmateriaal is tot stand gekomen door:

Achtergrondinformatie voor de leerkracht "De trekschuit, start van het openbaar vervoer"

Hofcultuur, drs W.F.Hofstra, Den Haag, www.hofcultuur.nl

Marca Bultink Communicatie | Cultuurhistorie, drs M.C.J. Bultink, Hillegom, www.marcabultink.nl

Lessen (opzet en verantwoording) en opdrachten leerlingen

Zeeman & de Regt Onderwijskundigen, Hengelo/Oss, www.zeemanderegt.nl

Vormgeving lesmateriaal, promotie-items en begeleiding drukwerk

Mooijontwerp, visuele identiteit en vormgeving, www.mooijontwerp.nl

Projectleiding

Erfgoedhuis ZH, Thea de Langen, www.erfgoedhuis-zh.nl

Eindredactie herziene versie 2018, Karin Kievit, www.erfgoedhuis-zh.nl

Met dank aan:



Rondvaartonderneming "Rondvaart
Leiden" / "Rondvaart Bollenstreek"

Jack Geerlings en de gidsen tijdens de
vaartochten

www.rondvaartleiden.nl /

www.varenbollenstreek.nl

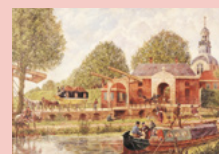


Rondvaartonderneming "De Ooievaart"
Den Haag

Peter Duivesteijn, Wimmie Hofstra en
de gidsen tijdens de vaartochten

www.ooievaart.nl /

www.vlietvaart.nl



Stichting Herstel Trekvaart Leiden-Delft
Bart Carpentier Altling

"Varen, net als toen" is een product van de Erfgoedtafel Trekvaarten, die hiermee de kennis en beleving van de trekvaarten in Zuid-Holland wil bevorderen en stimuleren. U kunt op verschillende locaties vaarlessen boeken. De Kijkwijzer wordt door gidsen en schippers gebruikt van: de Ooievaart - Den Haag e.o., de Fluisterboot Andante in Vlaardingen, Warboutrondvaarten in Maassluis, bij Rondvaart Leiden en de Leidse Rederij in Leiden.

Het landschap en de monumenten in Zuid-Holland weerspiegelen ons koopmanschap en de strijd tegen water en vijanden. Dit erfgoed creëert een omgeving met een eigen identiteit waarin het prettig wonen, werken en recreëren is. De provincie maakt het – samen met anderen in zogenaamde erfgoedtafels – mogelijk om het erfgoed te bezoeken, ervan te genieten en te leren over onze geschiedenis. Zo blijft ons erfgoed voor de toekomst behouden.

"Varen, net als toen" kon gerealiseerd worden dankzij een financiële bijdrage van de provincie Zuid-Holland.

Kijk voor meer informatie over de Zuid-Hollandse Erfgoedlijnen op: www.geschiedenisvanzuidholland.nl

Erfgoedhuis Zuid-Holland, Delft
Herziene versie 2018