

Cultuurhistorische inventarisatie van de trekvaartroute tussen Delft en Maassluis/Vlaardingen

Jacques Moerman en Henk Groenendaal



Een uitgave van de Historische Vereniging Oud-Schipluiden
Schipluiden januari 2015



Het project 'Hergebruik Cultureel Erfgoed Midden-Delfland' wordt financieel mogelijk gemaakt door de gemeente Midden-Delfland, de Provincie Zuid-Holland en het 'Europees Landbouwfonds voor Plattelandsontwikkeling: Europa investeert in zijn platteland'.

Het project wordt onder verantwoordelijkheid van de Stichting Groen Goud uitgevoerd door de Stichting Midden-Delfland is Mensenwerk.

© Historische Vereniging Oud-Schipluiden, Schipluiden januari 2015.

Met dank aan Promotie Platform Midden-Delfland, Fonds 1818 en Fonds Schiedam/Vlaardingen.

Foto omslag: Historische reis per trekschuit op Open Monumentendag 13 september 2014. Foto Henk Groenendaal.

Achteromslag: Veerschuit Vlaardingen. Aquarel, maker onbekend, ca. 1850. Stadsarchief Vlaardingen.

Cultuurhistorische inventarisatie van de trekvaartroute tussen Delft en Maassluis/Vlaardingen

Tekst Jacques Moerman, recente foto's en kaart Henk Groenendaal

INHOUD

Inleiding	5
De trekvaartroute tussen Delft en Maassluis.....	9
De trekvaartroute tussen Delft en Vlaardingen.....	15
J.B. Jongkind (1819-1891)	17
Kunstwerken van Jongkind in de trekvaartroute tussen Delft en Maassluis	18
Kaart met trekvaartelementen.....	22
Inventarisatie van trekvaartelementen tussen Delft en Maassluis/Vlaardingen.....	23
Aanbevelingen voor herstel en/of versterking van de trekvaartelementen in de route tussen Delft en Maassluis/Vlaardingen	35



De trekschuit omstreeks 1850. Tegeltafel Fries Scheepvaartmuseum Bolsward.

INLEIDING

De belangstelling voor trekvaarten en jaagpaden is de laatste jaren in Nederland sterk toegenomen. Er wordt steeds meer over gepubliceerd en sinds kort is er een erfgoedlijn trekvaarten van de Provincie Zuid-Holland. Midden-Delfland beschikt over een van de mooiste en best gedocumenteerde trekvaartroutes van Zuid-Holland, namelijk de route tussen Delft en Maassluis/Vlaardingen. Deze belangrijke erfgoedlijn ligt bovendien in een grotendeels nog open landschap, met belangrijke natuurwaarden, zoals de Vlietlanden en boezemlandjes langs de Vlaardingervaart, en andere cultuurhistorische waarden, zoals een korenmolen, enige oude gemalen en historische boerderijen. Ook de aanlegplaatsen Delft, Maassluis en Vlaardingen en het dorp Schipluiden zijn vanwege de ligging aan het water interessant.

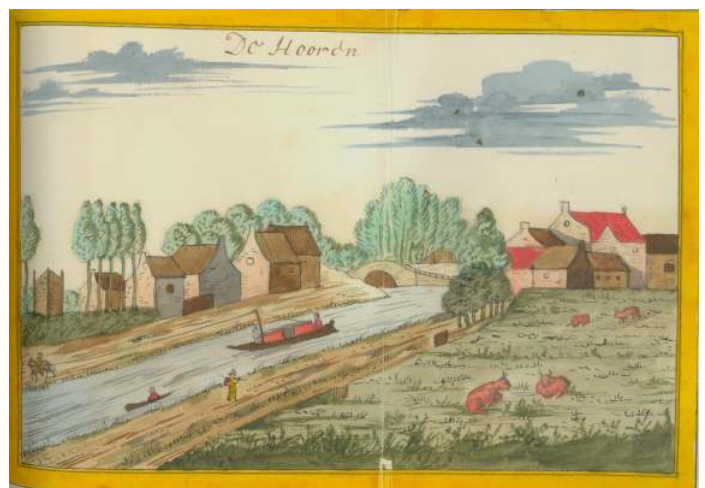
De behoefte aan achtergrondinformatie met betrekking tot de trekvaartroutes is groot, zowel bij bewoners en recreanten als bij planners. Met de inventarisatie willen we deze doelgroepen bereiken en van dienst zijn. Om deze reden is deze publicatie ook beschikbaar via de websites van de Historische Vereniging Oud-Schipluiden en de Stichting Midden-Delfland is Mensenwerk. Niet alleen de historie van de vaartroutes door Midden-Delfland wordt beschreven, maar er is ook aandacht voor de trekvaartelementen die bewaard zijn gebleven. Hier en daar zijn elementen wegge gevallen, maar met een geringe inspanning kunnen ze weer teruggebracht worden. Hiervoor worden aan het eind van de inventarisatie aanbevelingen gedaan.

Inhoud van de inventarisatie

Wanneer ontstonden de trekvaartroutes? Wie had hier belang bij? Hoe was de dienstregeling? Wanneer kwam er een einde aan het vervoer met de trekschuit? Deze vragen zullen we eerst beantwoorden. Vervolgens wordt er aandacht besteed aan het werk van de negentiende-eeuwse schilder Johan Barthold Jongkind met betrekking tot de trekvaartroute tussen Delft en Maassluis. Deze

kunstenaar heeft in zijn jeugd menigmaal deze route afgelegd. Hij maakte er schetsen van, die hij later uitwerkte in etsen en olieverfschilderijen.

Daarna volgt een uitgebreide inventarisatie van de trekvaartelementen. Hiervoor worden twee onderzoeken aan elkaar gekoppeld. Allereerst een studie uit 1985, verricht en beschreven door Jacques Moerman. Zie hiervoor het artikel 'Trekpaden', in: G. Ottevanger e.a., *Molens, gemalen en andere waterstaatkundige elementen in Midden-Delfland. Een inventarisatie van hun cultuurhistorische waarden*. Provinciale Waterstaat Zuid-Holland, Den Haag oktober 1985, p. 233-244. Ten tweede een onderzoek in de zomer van 2014, verricht door Henk Groenendaal en Jacques Moerman, die de gehele route opnieuw hebben verkend en gefotografeerd. Tussen beide inventarisaties zit dus zo'n dertig jaar.



Een trekschuit passeert het dorp Den Hoorn. Maker onbekend. Uit de 'Rode van Bleyswijck' (1667), Gemeentearchief Delft.

De onderstaande historische gegevens zijn vooral ontleend aan het artikel 'De trekschuitdiensten Delft -Maassluis/Vlaardingen', van Jacques Moerman, verschenen in *Historisch Jaarboek Schipluiden 2010*. Schipluiden 2011, p. 103-125.

Betekenis van de veerdiensten

In 1645 verschenen in het gebied van Midden-Delfland de eerste trekschuiten met een vaste dienstregeling, een verschijnsel dat zich ook in andere delen van ons land voordeed. De trekschuit had op het zeilschip voor, dat men niet langer afhankelijk was van de wind. Moesten zeilschepen bij storm of tegenwind vaak blijven liggen, trekschuiten konden vrijwel altijd uitvaren en bovendien volgens een vast tijdschema. De trekschuit werd, zoals de naam al zegt, getrokken of

gejaagd. Het jagen van de schuiten geschiedde met paarden, die vaak door jongens werden bereden. Voor de paarden werden langs de vaarroutes trekpaden of jaagpaden aangelegd. Meer dan twee eeuwen lang was de trekschuit een bekende verschijning. Met de opkomst van de stoomboot, de trein en het vervoer over de weg nam na 1850 de betekenis van de trekschuit belangrijk af. Toch zijn in Midden-Delfland enkele veerdiensten tot ver in de twintigste eeuw in de vaart gebleven.



Een Vlaardingse trekschuit aan het Delftse Veer in Vlaardingen, ca. 1905. Foto Stadsarchief Vlaardingen.

In het kader van deze inventarisatie past enige aandacht voor het ontstaan en de ontwikkeling van de regionale beurtveren in het algemeen en de trekpaden in het bijzonder. Onder beurtveren verstaat men regelmatige verbindingen over het water tussen twee op een behoorlijke afstand van elkaar gelegen plaatsen. Die verbindingen werden door twee of meer schippers onderhouden, die om de beurt heen en weer voeren. Alleen schippers die van het stadsbestuur een vergunning hiervoor hadden, mochten op zo'n veer het transport van personen en stukgoederen verzorgen.



Markering in natuursteen van de aanlegplaats langs de Binnenwatersloot van de beurtschepen uit Maassluis. Deze steen is helaas verdwenen. Foto Jacques Moerman ca. 1985.

Delft had als handels- en marktcentrum groot belang bij het in stand houden van de veerdiensten van en naar de omliggende steden. Zie de afgebeelde lijst met schepen en bedragen van het havengeld die in Delft in 1796 moesten worden afgedragen. Het stadsbestuur zorgde in en om Midden-Delfland voor de aanleg en het onderhoud van de jaagpaden, die dikwijls met slooppuin werden verhard en opgehoogd. Deze paden vormen in het landschap de meest zichtbare herinneringen

aan de trekvaartperiode. Daarnaast is er nog een groot aantal kleinere details waar te nemen, zoals aanlegplaatsen, bruggetjes, rollepalen en naamsvermeldingen. Het herkennen van dit soort elementen verhoogt de belevingswaarde van het oude cultuurlandschap. Door het handhaven en eventueel versterken van de zogenoemde 'trekvaartelementen' blijft het gebied van Midden-Delfland op aantrekkelijk wijze tonen hoe het vervoer hier lange tijd werd geregeld.

H A V E - R E C H T .	
Een Praam - - - - -	1 ft.
Zandschuit - - - - -	1 ft.
Groentschuit - - - - -	1 ft.
Alle kleinere Vaartuigen, als meede	
Westlandfche Schuiten - - - - -	1 ft.
Een Ballastvaarder - - - - -	2 ft.
Turffschuit - - - - -	2 ft.
Vletschuit - - - - -	2 ft.
Een Kraak - - - - -	3 ft.
Damschuit - - - - -	3 ft.
Eyker of Pont - - - - -	3 ft.
Een Beurtschip - - - - -	6 ft.
De Amsterdamsche Marktschuiten op	
Rotterdam, elke reize - - - - -	6 ft.
Van Rotterdam op Amsterdam - - - - -	6 ft.
Van Delft op Amsterdam - - - - -	3 ft.
Van Amsterdam op Delft - - - - -	3 ft.
Van Schiedam op Amsterdam - - - - -	6 ft.
Van Amsterdam op Schiedam - - - - -	6 ft.
Van Rotterdam op Leyden - - - - -	3 ft.
Van Leyden op Rotterdam - - - - -	3 ft.
Van Rotterdam op den Haag - - - - -	6 ft.
Van den Haag op Rotterdam - - - - -	6 ft.
Van Delft op Leyden - - - - -	2 ft.
Van Leyden op Delft - - - - -	2 ft.
Van Schiedam op Leyden - - - - -	6 ft.
Van Leyden op Schiedam - - - - -	6 ft.
Van Schiedam op den Haag - - - - -	2 ft.
Van den Haag op Schiedam - - - - -	2 ft.
Van Overschie op den Haag - - - - -	2 ft.
Van den Haag op Overschie - - - - -	2 ft.
Van Delfshaven op den Haag - - - - -	2 ft.
Van den Haag op Delfshaven - - - - -	3 ft.
Van Delft op den Haag - - - - -	3 ft.
Van den Haag op Delft - - - - -	2 ft.
Van Rotterdam op Haarlem - - - - -	2 ft.
Van Haarlem op Rotterdam - - - - -	3 ft.

Welke van deeze Schuiten particulier afgehuurd zynde met Huisraad of diergelyken, zullen betaalen Dubbeld Havegeld.

Overzicht van de kosten van het 'Have-recht' in Delft, 1796.



In rood de trekschuitroute tussen Delft en Maassluis/Vlaardingen. Fragment van kaart van De Witt van Delfland, Schieland, Voorne, enz. Amsterdam 1680.

DE TREKVAARTROUTE TUSSEN DELFT EN MASSLUIS

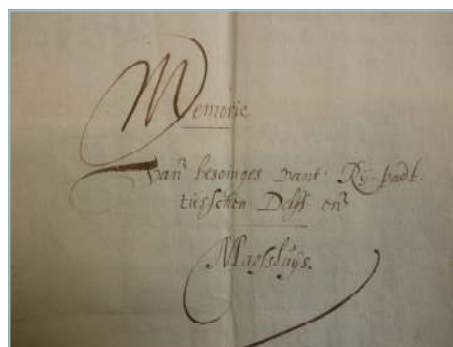
Verkendend onderzoek van notaris Andries Schieveen in 1642

Omstreeks 1640 groeide in de stad Delft de behoefte om een trekschuitverbinding met Maassluis te ontwikkelen. Het vervoer over water tussen beide plaatsen vond vanaf Schipluiden plaats via de Oostgaag en de Zuidgaag. Deze route telde allerlei obstakels, zoals bruggen, bovendien waren de schuiten open, hetgeen bij regen en wind erg onaangenaam was. De reis duurde vaak meer dan vier uur. Vooral de visserij van Maassluis ondervond hiervan hinder, doordat de vis vertraagd op de afslag in Delft en Den Haag aankwam. Er was behoefte aan een nieuwe route tussen Schipluiden en Maassluis en aan het gebruik van overdekte schuiten, die door paarden getrokken zouden worden. Hiermee hoopte men de reistijd met de helft te kunnen bekorten.

In 1642 kreeg notaris Andries Schieveen van het Delftse stadsbestuur de opdracht om bij de belanghebbende polderbesturen en ambachten te informeren hoe zij dachten over de aanleg van een trek- of jaagpad langs de vaarroute tussen Delft en Maassluis. In een 'memorie' van 23 december 1642 heeft hij zijn ervaringen opgetekend.

Bij zijn onderzoek ontdekte notaris Schieveen dat verschillende inwoners van Maasland, waaronder Adriaen Cleijwegh, de secretaris van dit ambacht, een voorkeur hadden voor een vaarroute via de Oostgaag en de Zuidgaag door het dorp Maasland, in plaats van via de Vlaardingervaart en de Noordvliet. Belangrijke argumenten hiervoor waren dat er in Maasland tweehonderd gezinnen woonden; bovendien zouden de bewoners van de Westgaag dan ook met de trekschuit kunnen reizen. Bij een volgend bezoek aan Cleijwegh noemde Schieveen de redenen waarom het trekpad niet door Maasland kon lopen. In de route waren teveel heulen en hekken op de kaden, bovendien was de Gaag op verschillende plaatsen te smal en te ondiep.

Het ophogen van de heulen, de kaden en de weg zou een kostbare zaak worden. Daarnaast vond Delft de stad Vlaardingen belangrijker dan het dorp Maasland. De notaris verwachtte dat Vlaardingen te zijner tijd ook gebruik zou gaan maken van het trekpad langs de Vlaardingervaart. De route vanaf Schipluiden via de kade langs deze vaart en de kade langs de Noordvliet had minder obstakels en ondervond minder weerstand.



'Memorie van besoignes vant Rijpadt tusschen Delft en Maessluys.' De titel van het onderzoeksrapport van notaris Andries Schieveen. Gemeentearchief Delft, 1e Afdeling, inv. nr. 1912a.



Een houten draaibrug in de Gaag tussen Schipluiden en Maasland, ca. 1950.

Octrooi voor aanleg trekpad

Nadat notaris Schieveen zijn verslag had uitgebracht, verzocht Delft aan de Staten van Holland en West-Friesland het trekpad tussen Delft en Maassluis te mogen aanleggen. Als argumenten voerde het stadsbestuur aan, dat de visserij van Maassluis moeilijk de visafslag in Delft en Den Haag kon bereiken. De reistijd zou tot twee uur kunnen worden verkort. Bovendien had een overdekte trekschuit het voordeel dat de passagiers niet meer



De rijweg tussen Schipluiden en Maasland. De Gaag is hier niet breed. Rechts de smalle Duifpolderkade, die ongeschikt was als jaagpad. Foto Jacques Moerman 1985.

blootgesteld waren aan slechte weersomstandigheden.

De tegenstanders en degenen die voor een trekpad langs de Gaag pleitten, schreven eveneens hun protesten en verzoeken aan de Staten, die het probleem vervolgens aan het Hoogheemraadschap van Delfland voorlegden. Het waterschap won over deze zaak informatie in bij de polderbesturen van de Dorp-, Kralinger- en Duifpolder. Alle drie hadden ze een duidelijke voorkeur voor de route via de Noordvliet. De polderbestuurders waren bang dat door het uitbaggeren van de Oostgaag - noodzakelijk om voldoende diepte voor de trekschuit te verkrijgen - de kaden zouden verzakken en doorbreken. Een bijkomend punt was, dat de rijweg van Delft naar Maassluis van 11 november tot 22 maart met draaibomen was afgesloten voor paard en wagen. Hierdoor voorkwam men dat de weg teveel zou worden vertrapt en uitgereden.

Op 25 november 1643 adviseerde het Hoogheemraadschap van Delfland de Staten van Holland en West-Friesland de wens van het Delftse stadsbestuur in te willigen. Voor het maken van het trekpad verleenden de Staten op 11 februari 1644 'Octrooi'.



In het water de aanlegplaats bij Het Schouw en het Rechthuis van Zouteveen. Foto ca. 1915.

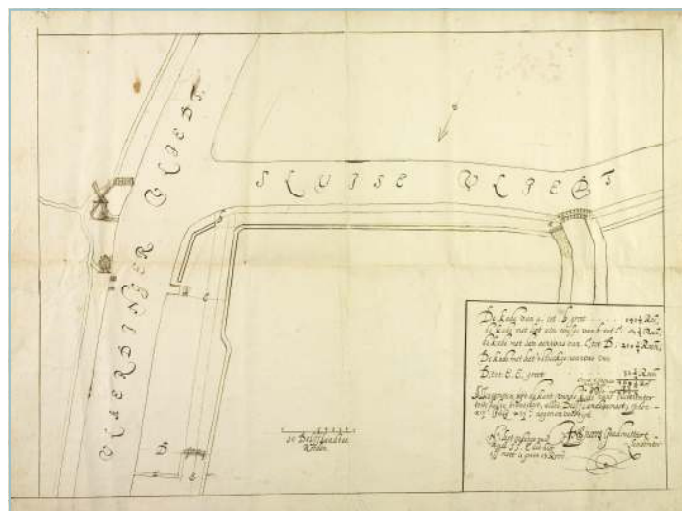
Vaarroute en kosten

De definitieve route werd geheel bij contract geregeld. Vanaf Delft liep het pad over de kade aan de noordzijde van de Kickert naar Den Hoorn. Later benutten de trekschuiten vooral de zijde van de rijweg Delft-Den Hoorn. Vervolgens ging men over de gedeeltelijk versterkte kade van de Kerkpolder naar de Schoutjansheul, voorbij Hodenpijl. Na deze brug, die voor de helft in onderhoud kwam bij de stad Delft, volgde het trekpaard de rijweg tot de Zouteveense brug in het dorp Schipluiden. Het bestuur van de Zouteveense Polder gaf Delft toestemming om vanaf dit punt het zandpad langs de Vlaardingervaart tot de Noordvliet te gebruiken. Het stadsbestuur moest in ruil daarvoor het trekpad 'ten eeuwigden dage' onderhouden, 'zoo lange als zij het trekpad eenigzints zullen gebruiken en dat op de keur en schouw bij de ambachtsbewaarders, molenmeesters en schouwers ten reguarde van (die zullen letten op de) hoogte, dikte en zwaarte'.

Bij de Slinkslootmolen aan Het Schouw, naast het rechthuis dat hier later (ca. 1650) werd gebouwd, kwam een overzetveer. De route liep daarna langs de Noordvliet naar Maassluis. Ook hier waren nogal wat extra voorzieningen nodig. Behalve de aanleg van het trekpad, op de kop van het boezemland langs de Noordvliet en op de kade van de Commandeurspolder, moest de Noordvliet worden verbreed en verdiept. De Noordvliet heette vanaf die tijd ook wel Maassluische Trekvaart.

Een kleine tweeduizend schepen met puin, klei en zand werden in de trekpadkade van de route verwerkt. Na ruim een jaar waren nog eens zo'n vijfhonderd schepen met bouwafval, klei en zand nodig.

De totale kosten van de aanleg van het trekpad bedroegen, na aftrek van 4.512 gulden (de inkomsten van de trekvaart in de periode 1 november 1645-31 december 1647) ruim 25.509 gulden. De stad Delft betaalde hiervan twee derde deel en de heer van Keenenburg, als ambachtsheer van Maassluis, een derde deel.



Kaartje met aanpassingen ten behoeve van het overzetveer bij het Schouw, hoek Vlaardingervaart en Noordvliet ('Sluise Vliedt'). Links een windas en de Slinkslootmolen. Het bruggetje ligt over de kulk die een boerderij in de Duifpolder ontsluit. Hier bevindt zich nog steeds een bruggetje. M. Spoors (landmeter) 1649. Gemeentearchief Delft, inv. nr. 1911.

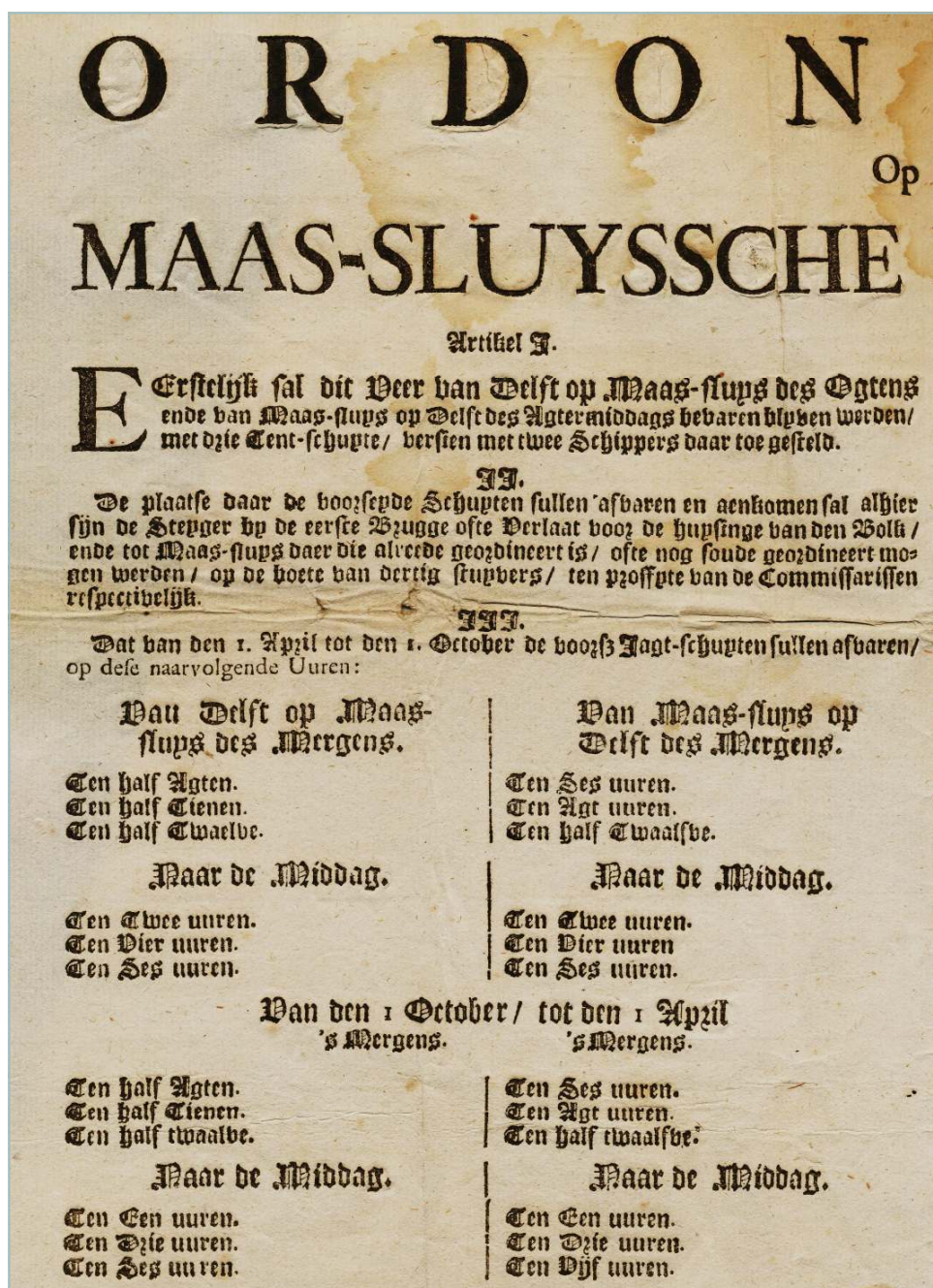


Het trekpad langs de Noordvliet. Foto Jacques Moerman 1985.

Dienstregeling

Uit enkele zeventiende- en achttiende-eeuwse ordonnanties blijkt, dat de veerdienst zowel 's morgens als 's middags werd uitgevoerd met drie tentschuiten, elk voorzien van twee schippers. Zesmaal per dag kon men met de trekschuit van Delft naar Maassluis of vice versa. Op donderdag voer er, in verband met de Delftse weekmarkt, nog een extra jachtschuit van Maasland naar Delft. De schuitvoerders mochten onderweg alleen passagiers

laten instappen die in Schipluiden en bij Het Schouw gereed stonden. Een uitzondering werd gemaakt voor degenen die langs de route hun woning of land hadden. Op dezelfde plaatsen konden ze ook weer uitstappen. Uit een instructie van 1833, bestemd voor de molenaars van de Schouw- of Slinkslootmolen en de Buikslootmolen, blijkt dat de molenaars de goederen, die de ingelanden voor de schuit bij hen bezorgden, aan de voorbijvarende veerschuit moesten meegeven.



Fragment van de Ordonnantie op het Maassluisse veer en trekpad met de dienstregeling. Uitgave 1715. Particuliere collectie.

Einde van veerdienst

Het trekpad Delft - Maassluis heeft lange tijd dienst gedaan. Maar op 1 januari 1871 stopte de stad Delft met de trekschuit als middel van openbaar vervoer. De rijweg Delft - Maassluis was door een gedeeltelijke verharding sterk verbeterd. De stad ondernam daarom pogingen om van de onderhoudsplicht van het trekpad af te komen, maar de polderbestuurders toonden aan, dat er nog steeds druk gebruik van werd gemaakt. Drie schippers uit Maassluis, Van der Wel, De Jong en Van der Lee, voeren vanaf 1871 zelfstandig door. De familie Van der Lee bleef zelfs varen tot na de Tweede Wereldoorlog.

Vanaf 1888 liep het vervoer van personen sterk terug. In dat jaar opende de firma S. Zwaard een geregelde omnibusdienst (een koets getrokken door een paard) tussen Delft en Maassluis. Een rit tussen beide plaatsen kostte 35 cent, naar Schipluiden 15 cent en naar Maasland 35 cent. Voor het vertrek speelde de koetsier op een koperen trompet een melodietje. Als het rijtuig vol was, moesten de passagiers in de eerste jaren toch weer de trekschuit nemen, die overigens dezelfde prijzen hanteerde. Toen in 1912 de stoomtramverbinding Maassluis - Delft gereed kwam, probeerde Delft opnieuw het onderhoudscontract te ontbinden. Deze keer bracht de stad de kwestie zelfs voor de Kroon, maar de uitspraak op 11 september 1914 maakte duidelijk dat de stad het pad moest blijven onderhouden.

Nog altijd maakten meerdere schippers, waaronder beurtschippers, gebruik van het jaagpad. Vrijwel elke plaats had een of meer beurt- of bodeschippers, die allerlei vrachten vervoerden naar

en vanaf Delft. Er werd gezeild, maar ook geboomd. De opkomende tuinbouw profiteerde na 1900 sterk van de aanwezigheid van de jaagpaden langs de hoofdvaarroute Delft - Maassluis. Groente en fruit werden tot het begin van de jaren zestig voornamelijk per schuit naar de veiling gebracht. Zowel in Maasland als in Delft (vanaf 1921 in Den Hoorn) waren veilingen.

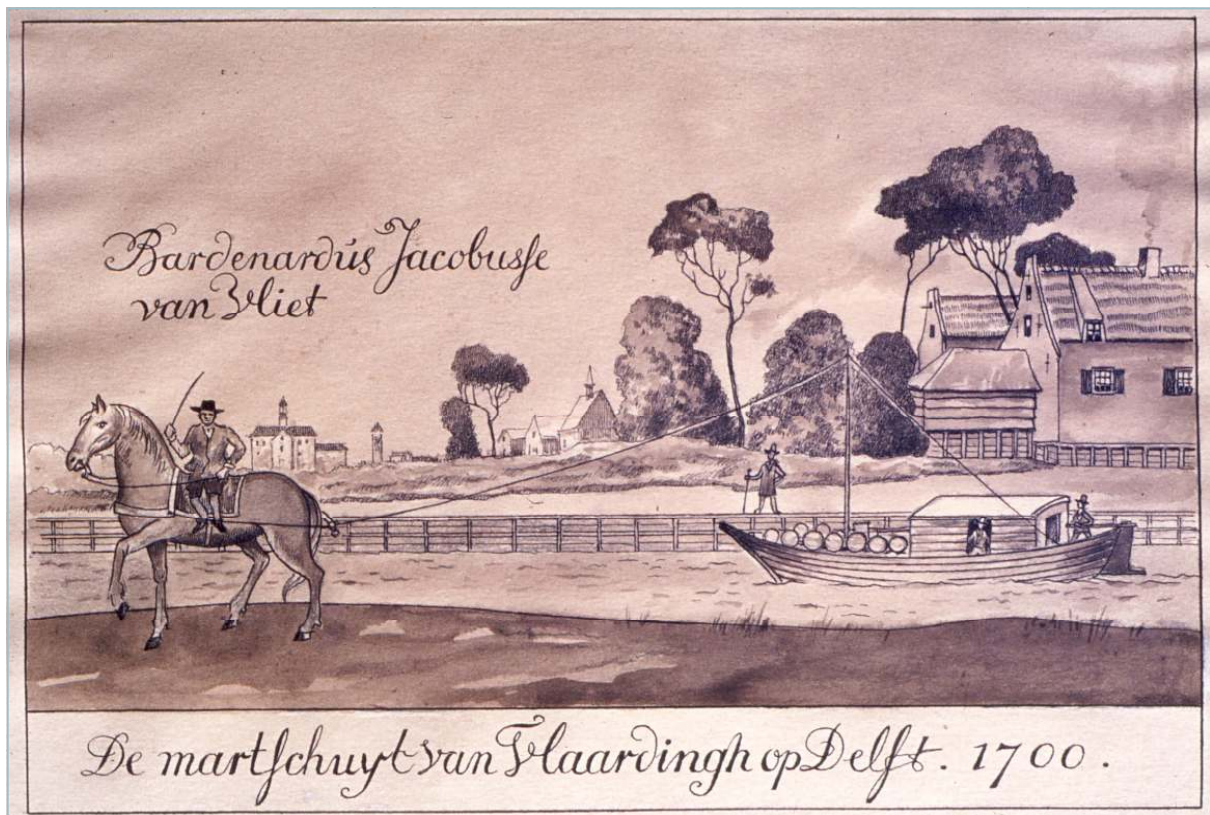


De omnibus van S. Zwaard tussen Delft en Maassluis, ca. 1900.



Een bruggetje met verlaagde leuning bij het Slinkslootgemaal en rechts het schuitje, dat heel lang gebruikt is voor het overzetten van personen. Foto Jacques Moerman 1985.

Na de oorlog van 1940-1945 verloor het trekpad Delft - Maassluis steeds meer zijn oorspronkelijke functie. De schuiten die nog in het gebied voeren, waren vooral motorschuiten. Delft bleef de eigenaar van een groot deel van de jaagroute, te weten enkele aaneengesloten stukken tussen Schipluiden en het gemaal van de Holierhoekse en Zouteveense Polder en de gehele kade langs de Noordvliet, vanaf de Vlaardingervaart tot de Zuidgaag. Delft moest daarom ook nog steeds voor het onderhoud van dit erfstuk uit haar handelsverleden zorgen. De benaming 'stadska(de)' is nog heel lang in omloop gebleven bij bewoners en boeren langs de Vlaardingsekade. Pas met de Reconstructie van Midden-Delfland, in de jaren negentig van de vorige eeuw, is aan de Delftse betrokkenheid een einde gekomen. Het onderhoud is sinds die tijd verdeeld tussen de betreffende gemeente (de kruin) en het Hoogheemraadschap van Delfland (het talud). De jaagpaden kregen een nieuwe functie, namelijk als wandel- en fietspad.



Marktschuit van Vlaardingen op Delft. Tekening van Octave de Coningh (1894-1974) naar een voorbeeld uit 1700. Stadsarchief Vlaardingen.

DE TREKVAARTROUTE TUSSEN DELFT EN VLAARDINGEN

Bij akte van 7 december 1654 kwam het stadsbestuur van Vlaardingen met de molenmeesters en kroosheemraden van de Holierhoekse en Zouteveense Polder overeen, dat de kade van Vlaardingen tot de Noordvliet als trekpad voor paarden gebruikt mocht worden. Dit was 'ten gerieve van de inwoners van Vlaardingen en de ambachten en andere passagieren, teneinde hun goederen, waren en koopmanschappen te kunnen venten'. Voor vier molens en het windas bij de Slinkslootmolen moesten extra voorzieningen, zoals beschoeiingen, komen om de passage van de

trekpaarden zonder overlast te laten geschieden. Vlaardingen diende gedurende het gebruik van de kade jaarlijks twintig schepen puin en dertig schepen klei te leveren voor de verzwarening van de kade. De molenmeesters wezen de plaatsen aan, waar het een en ander naartoe gebracht moest worden. De klei en het puin werden door stadslieden op de kade verwerkt. Het contract ademt dezelfde geest als de overeenkomst die de polderbestuurders tien jaar eerder met de stad Delft waren overeengekomen.

Wintergezicht van de Vlaardingervaart en de Trekkade met de Nieuwe molen. Olieverf op paneel, ca. 1850. Particuliere collectie.



Op 26 december 1654 sloten Delft en Vlaardingen een contract, waarin stond dat zij over en weer de trekpaden zouden mogen gebruiken. Aanvankelijk ging slechts één schuit per dag van Vlaardingen naar Delft, maar het vervoer nam in korte tijd zo toe, dat op 24 mei 1657 werd overeengekomen, dat 'zooveel schuiten daags zouden mogen gebruik maken van het trekpad als men zou goedvinden'. Lange tijd werd de dienst op Delft dagelijks met twee schuiten en vier schippers uitgevoerd. Er kwam ook al vrij snel een dagelijkse verbinding tussen Vlaardingen en Maassluis.

Uit de 'Ordonnantie' van 1771 blijkt dat er het gehele jaar door - behalve op zon- en kerkelijke feestdagen - toch weer één schuit op Delft voer.

Alleen op donderdag werd er vanwege de Delftse markt een tweede schuit ingezet. De veerschipper moest twee trekpaarden houden, terwijl de schuit eigendom was van de stad Vlaardingen. Op 1 mei 1815 kwam er een geheel nieuwe 'Ordonnantie'. De veerdienst op Delft werd toen weer bediend door vier schippers met twee trekschuiten. De schipper moest door een knecht worden geassisteerd, terwijl hij ook diende te zorgen voor 'één bekwamen Jager', die tenminste veertien jaar oud moest zijn. De jaagpaarden moesten de gehele reis zonder omwisseling volbrengen. Tot de jaren twintig van de vorige eeuw hebben veerschippers van Vlaardingen op Delft gevaren. Generaties lang verzorgde familie De Willigen uit Vlaardingen deze veerdienst.



Boven: Paysage aux environs de Delft. Olieverf op linnen. Gesigneerd Jongkind 1856. 42 x 56 cm. Particuliere collectie. Een scheepmakerij aan de Schie. Hier is nog een altijd de straatnaam Scheepmakerij.

JOHAN BARTHOLD JONGKIND (1819-1891)

De schilder Johan Barthold Jongkind werd in 1819 te Lattrop in Overijssel geboren. Vanaf zijn tweede tot zijn veertiende jaar (1821-1833) woonde hij in Vlaardingen (Westhavenkade 59) en daarna in Maassluis. Vandaar verhuisde hij in 1837 naar Den Haag, waar hij sinds 1836 de Tekenaadademie bezocht. Hij woonde hier op kamers en raakte bevriend met de medestudent Charles Rochussen uit Rotterdam. Later schreef Rochussen over hun gezamenlijke studietijd: 'Met genoeg herinner ik mij de wandelingen die wij met elkander maakten, soms naar zijn moeder te Maassluis of naar zijn zuster te Klaaswaal.' Onderweg was hij altijd aan het schetsen. Rochussen: 'Hij teekende met gewoon zwart krijt en het was wonderlijk zijn vaste hand en zijn begrip van kleur en lijnen gade te slaan.'

In 1846 vertrok Jongkind naar Parijs. Het grootste deel van zijn leven heeft hij in Frankrijk gewerkt. In 1855 keerde hij vanwege schulden tijdelijk terug naar Nederland, waar hij zich in Rotterdam vestigde. In 1860 ging hij terug naar Parijs. Twee jaar later maakte hij een tocht door Normandië. Hier maakte hij zijn eerste etsen, geïnspireerd op Nederlandse thema's. In 1863 verbleef hij lange tijd in de havenstad Honfleur. De belangstelling voor zijn werk nam toe, waardoor ook zijn financiële situatie verbeterde. In 1866 reisde hij naar Nederland en verbleef hij weer enige tijd in Rotterdam. In 1869 volgde zijn laatste reis naar Nederland. Daarna woonde hij in de winters voornamelijk in Parijs en in de zomers in de Dauphiné. Jongkind maakte zowel aquarellen als olieverfschilderijen, waarvoor steeds meer afnemers waren. In 1883 werd in Parijs een aparte tentoonstelling van zijn werk gehouden. Naarmate de jaren voorbijgingen, werden zijn verblijven in Parijs steeds korter. Naast onderwerpen die met de Dauphiné te maken hebben, schilderde hij ook steeds zijn herinneringen aan Honfleur, Parijs en Nederland. In 1890 reisde hij in de zomer voor het laatst naar Parijs. Op 27 januari 1891 werd hij

opgenomen in het gesticht Saint-Robert te Saint-Egrève bij Grenoble, waar hij op 9 februari kwam te overlijden. Hij werd begraven op de begraafplaats van La Côte-Saint-André.

Het boek dat in 2003 over Jongkind verscheen naar aanleiding van een tentoonstelling van zijn werk in het Gemeentemuseum van Den Haag begint in het Voorwoord als volgt: '*Voor Manet was hij (Jongkind) de vader van het moderne landschap. Monet beschouwde hem als zijn leermeester en de enige goede schilder van watergezichten. Zola stond versteld van zijn werk en kende geen interessantere persoonlijkheid en Signac zag hem als de geniale voorganger van het impressionisme.*' Het werk van Jongkind heeft in de laatste decennia een enorme herwaardering ondergaan. Dit blijkt uit verschillende tentoonstellingen en een aantal fraaie boeken waarin zijn kunst uitgebreid besproken wordt.

Jongkind heeft in zijn jeugd ook zijn woonomgeving vastgelegd. Meestal begon dit met schetsen. Diverse vroege schetsboekjes van hem zijn in het Louvre bewaard gebleven. In Frankrijk heeft hij later veel tekeningen uit zijn jonge jaren uitgewerkt in etsen, aquarellen en olieverfschilderijen. Verschillende situaties betreffen de trekvaartroute tussen Delft en Maassluis. Jongkind heeft deze route in zijn jeugd zowel gevaren (met de trekschuit) als gelopen. De kunstwerken op de vorige en volgende pagina's betreffen de vaarverbinding tussen beide plaatsen en een aantal opvallende objecten in de route vanaf Delft naar Maassluis.



J.B. Jongkind, Zelfportret, 1850/1860.

KUNSTWERKEN VAN JONGKIND IN DE TREKVAARTROUTE TUSSEN DELFT EN MAASSLUIS



Vue de Delft. Olieverf op hout. Gesigneerd J.B. Jongkind 1843. 28 x 42 cm. Particuliere collectie. De rijweg van Den Hoorn naar Delft met een jager op een paard en een trekschuit.

Links: Chantier naval (Scheepswerf) au bord de la Schie. Olieverf op linnen. Gesigneerd Jongkind 1855. 60 x 43 cm. Particuliere collectie. Mogelijk was de scheepmakerij gevestigd aan een kulk langs de Schie. Op de achtergrond een bruggetje in de Rotterdamseweg.



Scène d'hiver près de Klaaswaal. Olieverf op doek. Gesigneerd Jongkind 1862. 38 x 52 cm. Particuliere collectie. Een enkele keer ook wel geïnterpreteerd als Wintergezicht op Schipluiden, gezien vanaf Schoutjansheul. Links zou dan boerderij Abbestee zijn.



Scheepswerf buiten Delft. Houtskooltekening. Gesigneerd Jongkind (1857). 35 x 32 cm. Herkomst onbekend. Vermoedelijk betreft dit de scheepswerf op de hoek van de Zijde en de Vlaardingervaart. In 1891 werd hier het huis Baarslust gebouwd (inmiddels gesloopt). Eenzelfde voorstelling bevindt zich in een van de schetsboeken van Jongkind uit 1843. In de twintigste eeuw werden op het boezemland tussen Baarslust en boerderij Korpershoek (In 't Rietveld) veilingschuiten van tuinders onderhouden. Een stukje rails, een lorrie en een inham vanaf de Zijde in het boezemland herinneren nog aan deze bedrijvigheid.



Maisons au bord de l'eau Hollande. Olieverf op linnen. Gesigneerd Jongkind 57. 42 x 56 cm. Musée du Louvre Paris. Mogelijk de scheepswerf aan de Zijde. De molen op de achtergrond moet dan korenmolen Korpershoek zijn.



Le Polder de Zouteveen près de Delft. Olieverf op linnen. Gesigneerd Jongkind 1890. 21,59 x 32,38 cm. The Corcoran Gallery of Art, Washington. Dit is de locatie van de Noordmolen van Zouteveen. Hier is een flauwe bocht in de Vlaardingervaart. Het was een van de laatste schilderijen van de kunstenaar.



Le chemin de halage (Het jaagpad). Ets. 20,9 x 16,7 cm. Collectie Moerman. Dit lijkt de Buikslootmolen te zijn langs de Vlaardingervaart. Ook hier bevindt zich een flauwe bocht in de Vlaardingervaart.



*Les deux barques à voile. Tekening. 20 x 16 cm (?)
Gesigneerd Jongkind. Dit is een afbeelding van het
Rechthuis van Zouteveen en de Vlaardingervaart.*



*Les deux barques à voile. Ets. Gesigneerd Jongkind
1862. 20,7 x 16,7 cm. Collectie Moerman. Dit is een
afbeelding van het Rechthuis van Zouteveen en de
Vlaardingervaart (in spiegelbeeld).*



*L'Arrivée au port. Zelfde situatie als Les deux barques à voile. Olieverf op paneel. Gesigneerd Jongkind 1862.
24,1 x 31.1 cm. Particuliere collectie. Jongkind laat de situatie gespiegeld zien, zie de ets hiervoor.*



Vue de la ville de Maassluis. Ets. Gesigneerd Jongkind 1862. 31,2 x 22,3 cm. Collectie Moerman. Op de voorgrond de Wippersmolen van Maassluis. Deze ets is in spiegelbeeld gemaakt, zodat de afdruk correspondeert met de werkelijkheid.



Patineurs à Maassluis, Olieverf op linnen. Gesigneerd Jongkind 1866. 33,5 x 47 cm. Dezelfde situatie als hiervoor. Van deze standplaats zijn meer schilderijen van Jongkind bekend.

KAART MET TREKVAARTELEMENTEN



INVENTARISATIE VAN TREKVAARTELEMENTEN TUSSEN DELFT EN MAASLUIS/ VLAARDINGEN

Hoofdelementen

- I. De trekvaarten zijn volledig bewaard gebleven, te weten vanaf Delft: Binnenwatersloot, Buitenwatersloot, Kickert of Hoornse Vaart, Gaag, Vlaardingervaart of Lichtvoetswating, ook wel Breëvaart genoemd, vanaf Het Schouw naar Maassluis: Noordvliet of Maassluisse Trekvaart en vanaf Het Schouw naar Vlaardingen: Vlaardingervaart of Platvoetswating.
- II. Het jaagpad/trekpad is nog geheel/gedeeltelijk intact tussen:
 1. Schipluiden-dorp tot Vlaardingen (Vlaardingsekade, Trekkade);
 2. Splitsing Vlaardingervaart/Noordvliet (bij Het Schouw) tot Zuidgaag bij Huis ter Lucht in Maasland.

Kleine trekvaartelementen (b = bestaand, v = verdwenen) in 1985 en 2015

N.B. Een eerste inventarisatie vond in 1985 plaats, zie het in de inleiding vermelde rapport uit 1985. Dertig jaar later is dit onderzoek - en nu ook met foto's van alle elementen - herhaald.

1.b 1985 Langs de Binnenwatersloot te Delft liggen enkele blauwgrijze **hardstenen 'blokken'** met inscriptie. Aan de zuidzijde: 'SCHIPLUIDE', 'MAASLAND', 'MAASLUIS'; aan de noordzijde: 'DELFT'. Deze stenen markeren de aanlegplaatsen van de beurtschepen. Aan de noordzijde ligt een blauwgrijze steen met een grote 'S'. Deze steen markeert mogelijk de aanlegplaats van een ander beurtschip.

1.b. 2015 Langs de Binnenwatersloot liggen aan de zuidzijde nog twee fragmenten van blauwgrijze hardstenen 'blokken' met delen van de namen Maasland (MAASLAN) en Schipluiden (PLUID). De andere twee zijn verdwenen. De steen met een 'S' is nog aanwezig.



2.b. 1985 **De Bolk**, een voormalige herberg, later hotel, nu studentenhuysvesting, op de hoek van de Coenderstraat en Buitenwatersloot, oorspronkelijk ook de plaats waar de vis uit Maassluis werd afgeleverd (bolk = een schelvisachtige vis). Hier was een steiger, waar de trekschuiten aankwamen en afvoeren. Het hotel is in 1939 gesloten. De Bolkbrug over de Buitenwatersloot werd in de achttiende en negentiende eeuw ook wel **Commissarisbrug** genoemd, naar de commissaris van het Maassluisse veerhuis, die nabij de brug aan de smalle zijde van de Buitenwatersloot zijn kantoor had.



2.b.2015 Idem.

Buitenwatersloot Delft, ca. 1920. Rechts zetelde in de eeuwen ervoor de commissaris van de trekschuitroute tussen Delft en Maassluis/Vlaardingen. In het water achter de westlander ligt een van de laatste veerschuiten. Foto A.J. Prins.



3.b. 1985 Aan de noord- en zuidzijde van de Buitenwatersloot liggen enige blauwgrijze stenen met de letter 'S'.

3.b.2015 Idem.



4.b. 1985 Halverwege Delft - Den Hoorn bevindt zich aan de noordzijde van de Buitenwatersloot (Hoornsekade) een **houten bruggetje**, dat rust op twee gemetselde brughoofden van gele IJsselsteen. Tot juli 1984 bezat dit bruggetje aan de kant van de Buitenwatersloot een lage, aan beide zijden aflopende, **brugleuning**. Door deze constructie ondervond de jaaglijn tussen paard en schuit bij het passeren van de brug geen hinder. Ook de bomende schipper kon hier later met zijn vaartuig (van en naar de 'Delftsche Groentenveiling') gemakkelijk voorbijgaan. Sinds 1985 heeft het bruggetje aan elke zijde een hoge (!) leuning.

4.b. 2015 Het bruggetje met beide hoge leuningen is er nog steeds. De vaarsloot erachter ontsloot vroeger een tuinderij. Overigens liepen de paarden van de trekschuit veelal over de rijweg tussen Delft en Den Hoorn. Langs het water was hiervoor op de rijweg een verhard pad aangelegd.



5.v. 1985 Een soortgelijk bruggetje in de Hoornsekade (net zoals bij nr. 4), over de voorboezem van het gemaal van de Voordijkshoornse Polder, werd ca. 1980 vervangen door een kleine ophaalbrug ten behoeve van de Delftse Watersportvereniging.

5.v.2015 Idem.

6.v. 1985 In het begin van de twintigste eeuw bezat de brug in het centrum van Den Hoorn nog aan beide zijden aflopende leuningen, die geschilderd waren in de Delflandse kleuren blauw en wit. De huidige brug dateert van ca. 1930. De jaagpaarden vervolgden vanaf hier de kade van de Kerkpolder langs de Gaag.

6.v.2015 Idem.

7.v. 1985 Zo'n 100 meter ten zuiden van de Hoornsebrug lag een bruggetje met aflopende leuning, dat

toegang gaf tot het erachter gelegen **Balkengat**, een gegraven plas waar de boomstammen werden nat gehouden voor de houtzagerij, die zich aan de overzijde van de Gaag langs de rijweg bevond.

7.v. 2015 Het nieuwe woonwijkje op deze plaats heeft de naam Balkengat gekregen.

8.b. 1985 Het huidige fietspad op de Tramkade volgt het traject van het jaagpad richting Schipluiden. Tegenover Manege Chardon bevond zich aan de zijde van de Tramkade een moerasje (een stuk boezemland), door een dijkje van de Kerkpolder gescheiden. Dit dijkje, omzoomd door knotwilgen, is er nog steeds. Ten behoeve van de trekvaart werd op de kop van dit boezemland in 1644-1645 een jaagpad aangelegd.



8.b. 2015 Idem. Het boezemland is in de afgelopen decennia opgehoogd en nauwelijks meer als laagte herkenbaar.

9.b. 1985 De **ijzeren brug** tegenover de voormalige rooms katholieke kerk van Hodenpijl dateert van 1859. In het midden van deze brug bevindt zich op beide leuninggen een restant van een constructie, waaraan oorspronkelijk een rol (met aan weerszijden een opstand) was bevestigd.



De jager zorgde ervoor dat de jaaglijn tussen de jukken van de brug werd geleid. Vooral bij het passeren van bruggen, waar de jaaglijn ook aan- en afgehaakt moest worden, was het samenspel van jager, paard en schipper erg belangrijk. In de leuninggen van de brug van Hodenpijl zitten - zowel aan de kade- als aan de rijwegzijde - nog verschillende, soms diepe, groeven, die mogelijk zijn aangebracht om te voorkomen dat de jaaglijn, als deze van de rol liep, over de leuning naar beneden zou glijden.



9.b. 2015 Idem. Bij de brug bevindt zich sinds enkele jaren een **aanlegsteiger** ten behoeve van bezoekers aan het Ontmoetingscentrum 'Op Hodenpijl' in de voormalige rooms katholieke kerk en aan de er tegenover gelegen 'Levende Buitenplaats' met het Bezoekerscentrum Midden-Delfland. Het witte pand was oorspronkelijk in de zeventiende en achttiende eeuw een buitenplaats van de Haagse familie Van Wouw, die hier ook een eigen aanlegplaats bezat.

10.b. 1985 Vanaf het midden van de dertiende eeuw (na het graven van de Gaag) bevindt zich op een paar honderd meter van Schipluiden een **brug over de Gaag**. Deze brug wordt ook wel aangeduid met de namen Schoutjansheul en Witte Brug. De jaagpaarden verlieten hier de kade van de Kerkpolder om de route naar het dorp Schipluiden langs de rijweg te vervolgen. Tot het begin van de twintigste eeuw bezat deze brug op de op- en afloop houten roeden om te voorkomen dat de jaagpaarden van de brug zouden wegglijden.



Er ligt nu een betonnen brug.

10.b. 2015 Idem.

Gezicht op het dorp Schipluiden met langs de rijweg drie rollepalen. Aquarel, ca. 1850. Particuliere collectie.



11.v. 1985 In de bocht voor het dorp Schipluiden stonden aan het jaagpad langs de rijweg tot het midden van de negentiende eeuw drie **rollepalen**, onder meer bekend van een oude afbeelding.

11.v. 2015 Idem.

12.b. 1985 Volgens overlevering werd het trekpaard ververst in het dorp Schipluiden. Tussen de panden Vlaardingsekade 7 en 8 bevindt zich nog een smalle doorgang, die **Paardenmarkt** wordt genoemd. Het gietijzeren bord met deze naam hangt er nog.



Aan het eind van dit straatje bevonden zich een paardenstal en een weitje, waar de paarden ververst werden. Het stalletje is na 1870 verbouwd tot enkele woningen, die omstreeks 1975 zijn gesloopt.

12.b. 2015 Het oude straatnaambord Paardenmarkt bevindt zich nu in Museum Het Tramstation. Er is op de zijmuur van de woning van Vlaardingsekade 7 een nieuwe naamaanduiding te zien. Hier bevindt zich ook een bordje met uitleg..

13.b. 1985 Aan de Dorpsstraat staat tegenover café 'De Vergulde Valck' een **gasoliepomp** van de

Shell uit 1930. Deze pomp markeert het begin van het einde van de trekvaart. Steeds meer schippers schakelden vanaf die tijd over op de motorvaart. De pomp bevindt zich in een slechte staat.

13.b.2015 In 1985 stelde de gemeenteraad van Schipluiden een bedrag van f 4.500,- beschikbaar om de in slechte staat verkerende pomp te renoveren. In 2001 werd de pomp een rijksmonument

(nummer 521918). Enige jaren geleden is de pomp opnieuw gerestaureerd.



14.b. 1985 Aanvankelijk liep de jaagrouten vanaf de Zouteveense brug - dit is de oude benaming van de Valbrug in Schipluiden - direct langs de huizen van de Vlaardingsekade. De kaart van Kruikius uit 1712 geeft aan het eind van de toen bestaande bebouwing een nieuwe brug over de Gaag aan, de zogenoemde 'Stats Brugge', ongeveer 150 meter ten zuiden van de Valbrug. Om het ongerief voor de bewoners op de Vlaardingsekade te



verminderen heeft de stad Delft hier reeds enkele jaren na het in gebruik nemen van de trekschuitdienst een speciale overgang gemaakt voor jaagpaarden. Via deze brug, die nog altijd **Paardenbrug** wordt genoemd, kwamen paard en jager van de Dorpsstraat op de Vlaardingsekade (en vice versa). Toen de brug in 1870 werd vernieuwd, vergoedde Delft nog ruim de helft van de kosten (f 430,-). Een kwart (f 215,-) werd bijgedragen door de schippers van de vaste veerschuiten, terwijl de gemeente Schipluiden voor de rest (f 215,-) moest zorgen.

De nabij gelegen Jagersstraat - een zijstraat van de Dorpsstraat - suggereert een band met de trekvaart, maar heeft haar naam in werkelijkheid te danken aan een andere betekenis van het woord 'jager'.

14.b. 2015 Idem.

15.b. 1985 De bocht tegenover de Algemene Begraafplaats heet vanouds Korpershoek, een verwijzing naar de karpers die op deze plaats graag kuit schoten. Hier staan nog twee **rollepalen** (mogelijk is een derde verloren gegaan). Het type kan als volgt omschreven worden: een zwaar metalen U-bint, met aan de ene zijde van de waterkant een hardhouten (vroeger, volgens overlevering, een eikenhouten) rol, draaiend op twee ijzeren pinnen. Bij de reconstructie van de Gaagbocht in de zomer van



1984, in verband met de aanleg van de T59, de rondweg om Schipluiden, zijn de palen een stukje verplaatst. De Midden-Delfland Vereniging heeft voor de nieuwe houten rollen gezorgd. Het graafwerk in de kade gaf een beeld van de opbouw van de kade. Deze bleek versterkt te zijn met bouwmaterialen en afval, onder andere van plateelbakkerijen, uit Delft. Bijna jaarlijks werden zwakke delen van het trekkpad door de stad versterkt.

15.b 2015 Idem.

16 b 1985 Ter hoogte van de Trambrug bevindt zich aan de voet van de kade een pad met **Waalklinkers**. Dit pad is in 1912 aangelegd om het jaagpaard veilig onder de brug door te leiden. Oude rails voor een lorrie van een aangrenzende tuinder geleiden het pad aan de landzijde.



16 b 2015 Het pad met Waalklinkers ligt er nog, maar is nu voor een deel met grond/grint overdekt. Ook de afzetting met rails is nog aanwezig.

17 b 1985 Het **jaagpad** op de kade langs de Vlaardingervaart is tot Vlaardingen en Maasland nog volledig intact en nog altijd gedeeltelijk bezit van de stad Delft.

17 b 2015 Door de aanleg van een geasfalteerd fietspad dreigde de kade het karakter van jaagpad te verliezen. Het plan was onderdeel van de Reconstructie van Midden-Delfland. Uiteindelijk is er voor gekozen om het fietspad langs de Vlaardingervaart grotendeels aan de voet van de kade aan te leggen. Waar bebouwing aan de kade staat, ligt het fietspad op het voormalige trekkpad. Op deze plaatsen is de kade verbreed, maar onverhard gebleven. De kade is nu eigendom van het Hoogheemraadschap van Delfland.



18 b 1985 Het Rechthuis van Zouteveen nabij Het Schouw diende heel lang ook als **veerhuis**. De bewoners waren verantwoordelijk voor het overzetveer. Het is tot in de jaren twintig van de vorige eeuw, toen er een einde kwam aan het jagen met paarden, in gebruik geweest. Aan de Vlaardingsekade en aan de Duifpolderkade lag tot die tijd in de Vlaardingervaart een insteekhaventje voor het overzetveer (een zogenoemde schouw, een schuit met platte bodem), waarmee paard en jager overgezet konden worden.



Toen de trekvaart ophield, verzorgde de machinistenfamilie Sonneveld van het aangrenzende Slinksloot- of Schouwgemaal nog lange tijd voor het overzetten van fietsers en wandelaars. Tot in de jaren negentig van de vorige eeuw stond hiervoor langs het water een bordje met de tekst:

VEERTJE "T'SCHOUW"
ZONDAGS GESLOTEN
ROEPEN of BELLEN!

18 b 2015 Hier is geen overzetveer meer. Daarvoor moet men teruggaan in de richting van Schipluiden, waar nabij de molenwerf van de Buikslootmolen langs de Vlaardingsekade en het gemaal van de Duifpolder in 2003 een nieuw veerpontje is gekomen. Het moet door de gebruiker (s) zelf bediend worden. Het pontje ligt aan een kabel in het water en draagt de naam 'De Trekschuit'. Aan beide zijden van de Vlaardingervaart zijn voor het veerpontje insteekhaventjes aangelegd.



19 b 1985 In de bocht van de Vlaardingervaart en de Noordvliet hebben twee rollepalen gestaan (ijzeren U-binten, in dit geval met grenenhouten rollen). Eén rol is bewaard gebleven en vormt een onderdeel van de tuinafstering van de machinistenwoning naast het Slinkslootgemaal. In het hout zijn de gleuven van de jaaglijn nog goed waar te nemen.

19 b 2015 De vermelde rollepaal is verdwenen. In het kader van de werkzaamheden ten behoeve van de dijkverzwaring van de Duifpolder zal in 2015 een **nieuwe rollepaal** op de hoek van de Vlaardingervaart en Noordvliet geplaatst worden.

20 b 1985 Het bruggetje in het trekpad langs de Noordvliet (nabij de Vlaardingervaart) over de kulk naar een boerderij in de Duifpolder heeft aan de vlietzijde een verlaagde leuning met aflopende leuningen.

20 b 2015 Idem. Bij het bruggetje staat aan de oostzijde een bord met een opvallende tekst: LET OP VERLAAGDE LEUNING.

21 b 1985 Langs de Noordvliet bevindt het **trekpad** zich op het boezemland voor de kade van de Duifpolder. Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft de strook tussen het jaagpad en de polderkade lange tijd benut als baggerstort. Ook zijn hier clandestien bomen en struiken geplant en staan hier zomers kampeertenten.



21 b 2015 Het trekpad is na 1985 in het kader van de Reconstructie van Midden-Delfland verbreed en geasfalteerd. De kampeergelegenheid op de baggerstort is recent verdwenen, evenals een aantal bomen. De strook grond tussen het jaagpad en de kade is in 2014/2015 door het Hoogheemraadschap van Delfland, met subsidie van het

stadsgewest Haaglanden, ingericht als natuurvriendelijke zone. Deze ingreep sluit aan bij de oorspronkelijke situatie. De waterkwaliteit en de natuurwaarden (flora en fauna) worden hierdoor aanmerkelijk versterkt. Vier duikers verbinden de natuurvriendelijke zone met de Noordvliet.



- 22 b 1985** De flauwe **boogbrug** over de Middelwatering bij de Kwakelweg bezit aan de vlietzijde tot de grond aflopende leuningingen.

Het Jachthuis aan de Middelwatering aan de overzijde is vanaf het trekpad bereikbaar met een roeibootje.



- 22 b 2015** Idem. Van april tot en met oktober vaart hier de **veerpont** 'De Kwakel' tussen de Kwakelweg en de Broekpolder in Vlaardingen. De veerpont wordt beheerd door het Recreatieschap Midden-Delfland; vrijwilligers treden als schipper op.

- 23 b 1985** Het trekpad loopt vanaf de Middelwatering over de kade van de Commandeurspolder langs de Noordvliet. De boerderij aan het eindpunt bij de Zuidgaag draagt een geschilderd houten straatnaambordje met de aanduiding '**TREKKADE**'.



- 23 b 2015** Het trekpad op de kade is smal en licht verhard gebleven. Aan de voet van de kade van de Commandeurspolder loopt nu een geasfalteerd fietspad.

De boerderij aan het eind van de trekkade bij de Zuidgaag draagt nog steeds het vermelde naambordje.

- 24 b 1985** De brug over de Zuidgaag (hier eindigt/begint de trekkade) heeft aan de zijde van de Noordvliet geen aflopende leuning meer. Aan de overzijde van de Vliet, aan de toegangsweg naar Maasland, ligt sinds 1916 de **Oude Veiling** van Maasland. De ligging aan



het water was belangrijk vanwege de aanvoer van groente en fruit door de tuinders. In 1967 is de veiling opgeheven. Later kwam er in het veilinggebouw Disco 'Vlietzicht'.



- 24 b 2015** Idem. In het voormalige veilinggebouw van Maasland bevindt zich nu Brasserie 'In Zicht'. Hier liggen in de Noordvliet tot rondvaartboten omgebouwde Westlanders, waarmee tochtjes over de oude vaarroutes in de omgeving kunnen worden gemaakt.

- 25 b. 1985** De aanlegplaatsen in Maassluis waren gesitueerd aan de **Veerstraat N.Z.** (noordzijde) en **Veerstraat Z.Z.** (zuidzijde), de straten aan het eind van de Noordvliet/de Maassluisse Trekvaart nabij de Monsterse sluis. Hier werd tot na de oorlog vracht afgeleverd/opgehaald die door de laatste beurtschipper (Van der Lee) was/werd vervoerd.



- 25 b 2015** Idem. Er bestaan serieuze plannen om de Monsterse sluis in Maassluis op sommige tijden weer open te stellen voor vaarverkeer.



Terug naar de Vlaardingervaart, richting Vlaardingen

- 26 b 1985** Het **bruggetje** bij het Slinkslootgemaal heeft geschilderde houten leuning. De leuning aan de kant van de Vlaardingervaart is lager dan de leuning aan de landzijde; ook loopt deze leuning aan beide zijden af.

- 26 b 2015** Idem. Het Slinksloot- of Schouwgemaal is door de komst van een nieuw gemaal, dat 50 meter zuidelijker ligt, in 2008 buiten gebruik gesteld. De watertoeegang



bij het bruggetje werd toen door het Hoogheemraadschap van Delfland aan de zijde van de Vlaardingervaart afgedamd. Op het bruggetje staan sinds die tijd nieuwe blanke hardhouten leuningen, waarvan die aan de waterkant lager is dan de andere en die aan beide zijden afloopt.

- 27 b 1985 Op de Vlietlanden, de strook grond tussen de Middelvliet en Boonervliet, ligt nabij de Middelvliet de zogenoemde **Kleiput**. Dit is een plas die vrij zeker is ontstaan na het winnen van klei ten behoeve van de aanleg van de trekpaden in de omgeving. Op deze hoogte loopt door het vlietland een kleibaan.

De plas is niet te zien op kaarten van het gebied vóór 1645 en wel op kaarten na 1654, zoals de kaart van Kruikius (1712).



- 27 b 2015 Idem.



In de Vlaardingervaart de turfbok van Jan Mooij met op de achtergrond de schuur- of wrijfpaal (wit geschilderd) bij het Zwethgemaal. Olieverf van Willem Brinkman (1911-1983), ca. 1938.

- 28 v 1985 Voor het Zwethgemaal, gesloopt in 1980, stond voor de oorlog naast het trekpad een **schuur- of wrijfpaal**, die de jaaglijn door de bocht in de Vlaardingervaart moest leiden. De paal zorgde ervoor dat de jaaglijn de schuit niet naar de kant trok.

- 28 v 2015 Idem.

- 29 b 1985 Bij de gemeentegrens van Vlaardingen begint de **Trekkade**, een naam die voor zichzelf spreekt. Het straatbordje bevindt zich op een woonhuis, waarin voor de oorlog Café Halfweg was gevestigd. Hier konden passerende schippers een neutje drinken.

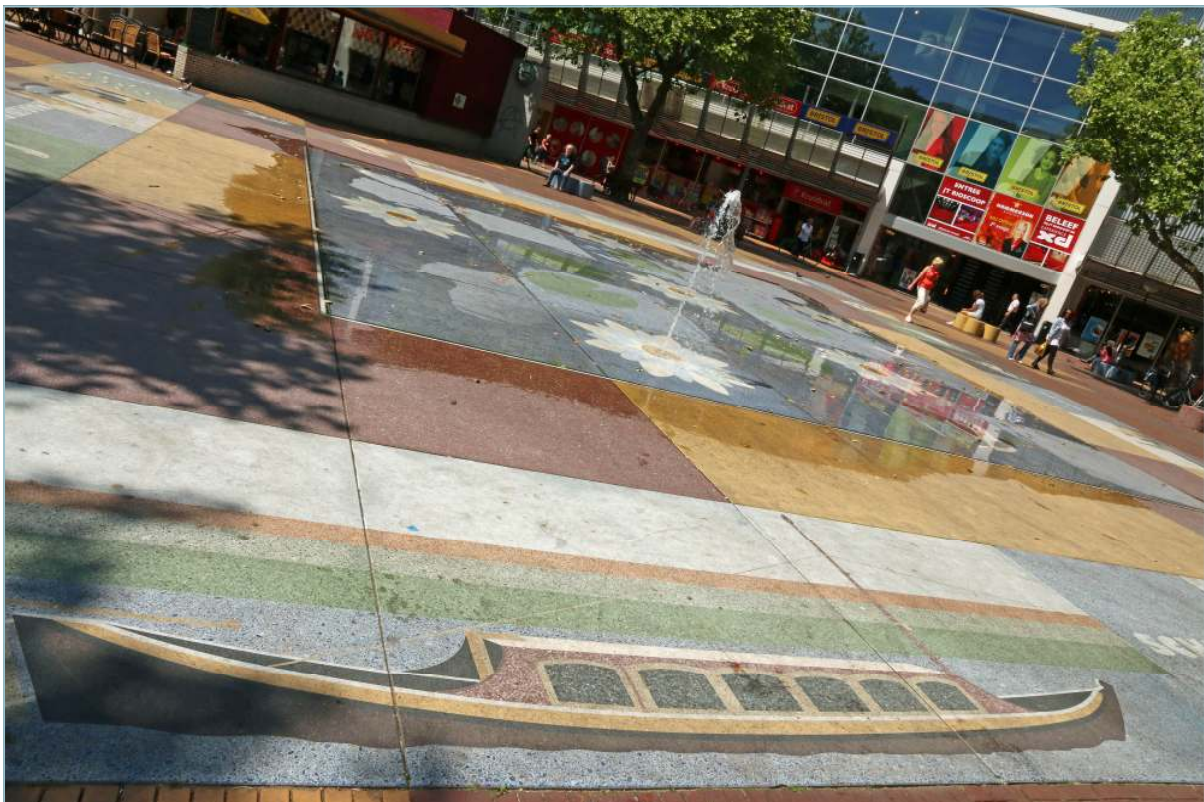
- 29 b 2015 Idem.



30 b 1985 De aanlegplaats in Vlaardingen was oorspronkelijk het grachtje **De Waal**, in het midden van de tegenwoordige Waalstraat. Om de hoek van deze straat bevindt zich nog het **Veerplein**. De Waal werd in 1869 gedempt. Daarna legden de trekschuiten aan in de **Biersloot**, die in 1892 werd gedempt (nu Gedempte Biersloot). Vervolgens kwam het vertrekpunt van de trekschuit naar Delft aan het eind van de Vlaardingervaart te liggen. De straatnamen **Delftse Veer** en **Delftseveerweg** herinneren hier nog aan. Overigens werd de Vlaardingervaart in Vlaardingen heel lang aangeduid met de naam **Delftsche Vaart**.



30 b 2015 Idem.
Op het Veerplein is in het plaveisel onder andere een mozaïek te zien van een trekschuit (onder).





Treepad langs de Vlaardingervaart. Foto Henk Groenendaal.

AANBEVELINGEN VOOR HERSTEL EN/OF VERSTERKING VAN DE TREKVAARTELEMENTEN IN DE ROUTE DELFT - MAASSLUIS/VLAARDINGEN

Gemeente Delft

- Nr. 1 Het vinden en terugbrengen van de verdwenen hardstenen blokken met de namen van de plaatsen aan de walkant van de Binnenwatersloot.
- Nr. 2 Het aanbrengen van de naam Commissarisbrug op de huidige Bolkbrug in Delft.
- Nr. 4 Het herstel van de lage leuning van het bruggetje aan de Hoornsekade, mits de veiligheid van de fietsers niet in gevaar komt (zie bordje bij 20b 2015).

Gemeente Midden-Delfland

- Nr.11 Het terugplaatsen van een of twee rollepalen in de bocht voor het dorp Schipluiden.
- Nr.15 Het verplaatsen van de moderne lantaarnpaal, die storend staat bij een van de rollepalen op de kade bij Korpershoek.
- Nr.16 Het weer goed zichtbaar maken van de Waalklinkers van het trekpad onder de Trambrug.
- Nr.23 Het handhaven van een straatnaambordje met de naam Trekkade op de zijgevel van de boerderij op de hoek Noordvliet/Zuidgaag.
- Nr.26 Het schilderen van de leuning van het bruggetje bij het voormalige Slinkslootgemaal in de Delflandse kleuren blauw/wit.

Plaatsing op de Gemeentelijke Monumentenlijst van de rollepalen bij Korpershoek (**Nr. 15**) en de bruggetjes met aflopende leuning (**Nr. 20, 22 en 26**).

Plaatsing van een ANWB-bord nabij de Paardenbrug in Schipluiden (Nr. 14) met het trekschuitverhaal en de herkenningspunten hieraan in het dorp Schipluiden.

Plaatsing van een ANWB-bord nabij het Rechthuis van Zouteveen (Nr. 18), waarop het trekvaartverhaal en de betekenis van deze opmerkelijke locatie wordt uitgelegd.



Een uitgave van de Historische
Vereniging Oud-Schipluiden,
Schipluiden januari 2015

