

Trekvaarten IN ZUID-HOLLAND



Nuttige adressen

Museum De Lakenhal

www.lakenhal.nl

Museum Hofwijck

www.hofwijck.nl

Museum Schipluiden

www.tramstationschipluiden.nl

Museum Oud-Overschie

www.museumoudoverschie.nl

Rondvaart Leiden

rondvaartleiden.nl

Rederij Ooievaart

www.ooievaart.nl

Geschiedenis Trekvaarten

www.trekvaarten.nl

ook voor meer adressen van musea en rederijen



ERFgoedHUIS-ZH



provincie
ZUID HOLLAND



Deze Erfgoedkaart Trekvaarten is een uitgave van het **Erfgoedhuis Zuid-Holland**.

De kaart is tot stand gekomen als een product van de Erfgoedtafel Trekvaarten en werd mede mogelijk gemaakt door de provincie Zuid-Holland.

NB: de Erfgoedlijn Trekvaart beperkt zich tot de Haarlemmertrekvaart, Vliet, Schie en Delflandse trekvaarten.

Teksten: Marca Bultink Cultuurhistorie, Ad van der Zee

Met dank aan: Op Koers!, Museum De Lakenhal, Museum Oud-Overschie,

Anne-Marie van Brecht, Marloes Wellenberg

Foto's: Erfgoedhuis Zuid-Holland (tenzij anders vermeld)

Vormgeving: Bannink Publiciteit, Leimuiden

Productie: Erfgoedhuis Zuid-Holland | Ad van der Zee

I N H O U D

1

Monumentaal netwerk tussen steden

Openbaar vervoer: een innovatie! **6**

Regels en toezicht **7**

Stedelijk netwerk **7**

Infrastructuur **8**

Intercity van de Gouden eeuw **10**

Het einde van de trekschuit **12**

De trekvaarten als maritiem cultuurlandschap **12**

2

Trekvaarten nu: geschiedenis en bezienswaardigheden

Trekvaart Haarlem - Leiden **14**

Trekvaarten Leiden - Den Haag/Delft **18**

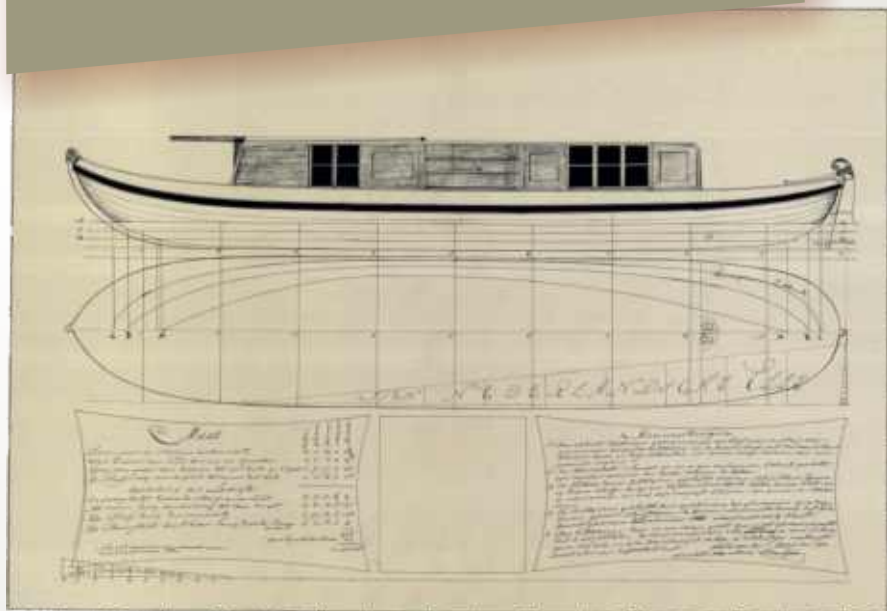
Trekvaarten Delft - Rotterdam/Schiedam **22**



De belangrijkste trekvaarten in het huidige Zuid-Holland

- A. **De Haarlemmertrekvaart** (1657) tussen Haarlem en Leiden.
Afstand 28 km, reistijd 4 ½ uur.
- B. **De Vliet** (1638) tussen Leiden en Delft (afstand 20 km, reistijd 3 uur), met aftakking naar Den Haag (Den Haag – Delft 3 km)
- C. **De Schie** (1636) vanaf Delft tot Overschie die daarna splitst:
 - a. De Schie naar Schiedam (Delft – Schiedam 14 km, 2 ½ uur reistijd)
 - b. De Delfshavense Schie naar Delfshaven (geen vaste dienst)
 - c. De Rotterdamse Schie (nu grotendeels gedempt) (Delft – Rotterdam 13 km, reistijd 2 uur)
- D. **De Delflandse trekvaarten:** (1645, 1654)
 - a. Delft – Schipluiden – Maassluis (13,5 km, 2 ¼ uur)
 - b. Delft – Schipluiden – Vlaardingen (13 km, 2 uur)
- E. **Overige trekvaarten:**
 - a. Gouda-Amsterdam (1658)
 - b. Leiden-Utrecht (1664)

De trekschuit. Een suffer imago kan een vervoermiddel bijna niet hebben. Al in de 19de eeuw werd grappend gezegd 'Die is zeker met de trekschuit gekomen', over lieden die niet helemaal bij de tijd waren. Bekend is ook de tirade van Nicolaas Beets in zijn boek *Camera Obscura* (1839). De trage trekschuit stond symbool voor alles wat er mis was met zijn vooruitgang vrezende tijdgenoten. 'Er zijn mensen die door te veel in een trekschuit te varen, lafhartig, kruiperig, gierig, koppig en kwelgeesten zijn geworden.' Wat Beets betreft kon het spoorwegnet in Nederland niet snel genoeg worden uitgebreid. Zijn smeekbede werd verhoord; binnen enkele decennia had de trein de trekschuit nagenoeg verdrongen als vervoermiddel. Einde verhaal? Nee, want het verhaal van de trekschuit, de 'intercity van de Gouden Eeuw', is een boeiend stuk geschiedenis en ook vandaag de dag is er nog genoeg te ontdekken langs en op de oude trekvaarten. In de provincie Zuid-Holland zijn de trekvaarten daarom aangewezen als zogeheten erfgoedlijn.



Scheepstekening van een trekschuit door F.N. van Loon, 1828.

(Fries Scheepvaartmuseum)



Luchtopname van de Haarlemmertrekvaart naar het Noorden toe gezien, met rechts de Klinkenbergerplas. De Haarlemmertrekvaart/Leidsevaart is grotendeels nieuw gegraven en kaarsrecht aangelegd. (Foto J.F.L. Willod Versprille)

Openbaar vervoer: een innovatie!

Trekschuiten, in de zin van schepen die door mens- of paardenkracht worden voortgetrokken ('gejaagd'), bestaan waarschijnlijk al zo lang als er schepen bestaan. Nieuw was dat er na 1630 speciaal kanalen werden gegraven en ingericht voor dit trekschuitenvervoer, onder meer door de aanleg van bruggen en jaagpaden. Door de spectaculaire economische groei in de vroege zeventiende eeuw groeide de behoefte aan regelmatig en beter

georganiseerd openbaar vervoer. Ondernemende stadsbesturen speelden hier op in. De eerste

Passagiers in de roef van een trekschuit. De tijd werd gedood met een praatje en een pijpje roken, mits de andere passagiers daar toestemming voor gaven.

(Atlas van Stolk)



Hollandse trekvaart werd in 1631 aangelegd tussen Amsterdam en Haarlem, op initiatief van beide steden die gezamenlijk de investering op zich namen. Andere verbindingen volgden snel daarna.

Regels en toezicht

In 1636 werd het traject tussen Rotterdam en Delft in gebruik genomen en in 1637/1638 volgde de dienst vanuit Den Haag naar Leiden en Delft. De steden namen zelf het initiatief voor een trekschuitverbinding, financierden die en bepaalden het tarief voor het vervoer en de frequentie van de dienst. Ze stelden toltarieven in voor wie gebruik wilde maken van het jaagpad en stelden voorschriften op over de inrichting van de schepen en de wijze waarop de dienst moest worden uitgevoerd. Roken aan boord was bijvoorbeeld doorgaans verboden, tenzij alle passagiers in het roken toestemden. De steden stelden ook gedragsregels op voor de schippers en de jaaglieden. Het toezicht vond plaats door Commissarissen, die door de steden waren aangesteld. De trekschuiten waren in principe exclusief bedoeld voor personenvervoer, voor vracht was men aangewezen op de marktschuit of beurtschipper. Maar er bestonden ook mengvormen waarbij de scheiding tussen personen- en vrachtvervoer minder strikt was.

Stedelijk netwerk

De opening van de Haarlemmertrekvaart en Leidsevaart in 1657 betekende dat er een doorgaande verbinding werd gerealiseerd van Amsterdam via Haarlem en Leiden naar Den Haag, Delft en Rotterdam. Een jaar later werd de door Gouda gewenste verbinding met Amsterdam geopend, maar deze heeft het succes van de route via Leiden en Delft nooit kunnen evenaren, ook al omdat een trekschuitverbinding tussen Gouda en Rotterdam niet van de grond kwam.

Daarnaast werden nog enkele kleinere trekvaarten aangelegd, zoals de verbinding tussen Delft en Maassluis in 1645 en tussen Delft en Vlaardingen in 1654. In 1664 tenslotte werd een jaagpad aangelegd langs de Oude Rijn tussen Leiden en Utrecht, zodat ook hier een trekschuitdienst kon starten.



De Korte Mare in Leiden, met op de achtergrond de Marepoort. Vanaf hier vertrokken de trekschuiten naar Haarlem via de Haarlemmertrekvaart. Schilderij Paulus la Farge, 1778. (Lakenhal, Leiden)

Infrastructuur

Bij de aanleg van de trekvaarten werd zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande waterwegen. De Haagse Trekvliet tussen het Spui en de Vliet bestond al sinds 1345 als afwateringskanaal en ook de Rotterdamse en Delfshavense Schie kenden een middeleeuwse oorsprong.

Gezicht op de Vliet bij Roucoop nabij Voorschoten. Jan van Goyen schilderde dit tafereel in 1642, toen trekschuiten nog tamelijk klein waren en niet overdekt. (Lakenhal, Leiden)



Wat de aanleg complex maakte was dan ook meestal niet de verbinding op zich, maar de infrastructuur eromheen. Om een jaagpad aan te leggen moest met tientallen boeren en andere grondeigenaren worden onderhandeld. Die moesten niet alleen worden uitgekocht, maar stelden vaak aanvullende eisen, zoals bruggetjes, recht van overpad, recht op vrije doorvaart, tolvrijdom enzovoort. Sommige boeren waren gewend om hun vee aan weerszijden van het water te weiden en eisten een wed, een doorwaadbare plaats waar het vaarwater niet uitgediept mocht worden. Dit alles kon jaren in beslag nemen en vergde flinke investeringen.

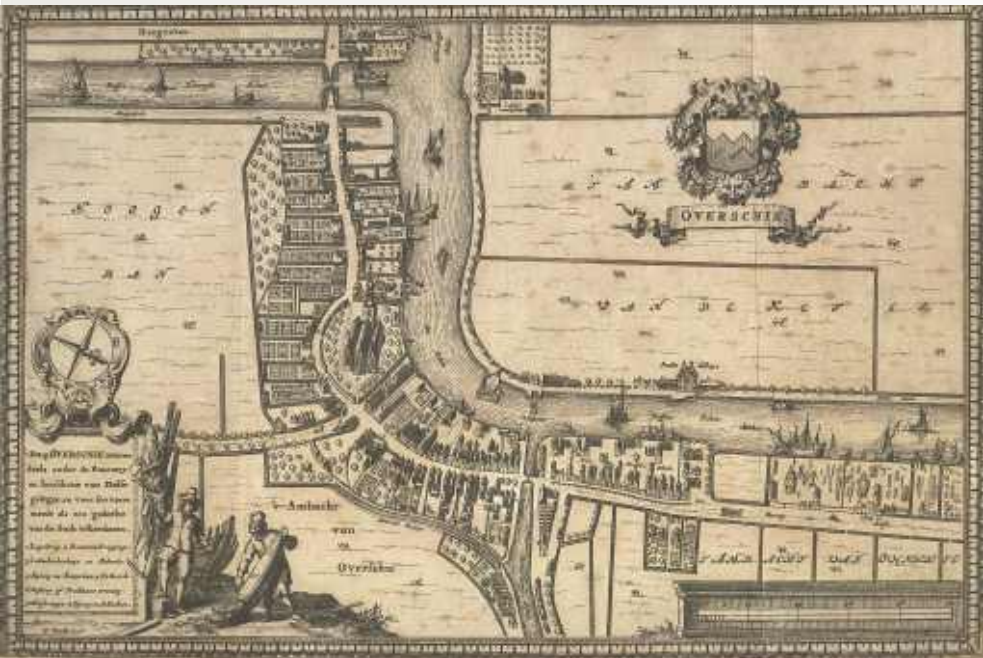


Paulus la Farge schilderde Leidschendam met de dam meer dan eens. Dit schilderij toont de zwaikom met trekschuiten vóór de verlaat (kleine sluis) aan de noordzijde van de 'Leytse Dam' in 1756. De dorpskerk is er nog altijd. (Rijksmuseum)



Intercity van de Gouden Eeuw

Dat er een grote behoefte aan openbaar vervoer was, blijkt wel uit de frequentie waarmee de trekschuiten gingen varen. Tussen Delft en Rotterdam werd een uurdienst onderhouden van 's morgens vroeg tot halverwege de avond, plus een nachtschuit én een extra vroege schuit. Dat komt neer op 13 à 15 schuiten elke dag, in beide richtingen, dag in dag uit (behalve zondags). Per schuit konden maximaal 36 personen mee. Omdat de inkomsten uit pacht en vervoer nauwkeurig in de stedelijke administratie werden bijgehouden, weten we dat alleen al op het traject Delft-Rotterdam jaarlijks gemiddeld 120.000 passagiers werden vervoerd. Ook op de trajecten Haarlem-Leiden, Leiden-Delft en Den Haag-Delft ging het om dit soort aantallen.



Overschie omstreeks 1675. Het noorden ligt rechts. Onderin takt de Rotterdamse Schie af. De Delfshavense Schie gaat naar links; bovenin gaat het naar Schiedam. Gravure van Pieter van Asch. (Museum Oud-Overschie)



De Haagse Trekvliet langs het Zieken in Den Haag, gezien naar het stadscentrum toe. Even verderop, ter hoogte van de Amsterdamse Veerkade, waren de vertrekplaatsen gelegen van de trekschuiten richting Delft en Leiden. Gravure Ivan Besoet, 1757. (Rijksmuseum)

De schuiten vertrokken stipt volgens dienstregeling en kwamen doorgaans ook op tijd aan. Geen wonder dat buitenlandse bezoekers in de 17de en 18de eeuw vol lof waren over de trekschuit, die figureert in veel bewaard gebleven reisverslagen.

Aanvankelijk zaten alle passagiers in de open lucht of onder een dekzeil, 'de tent' geheten. Maar na 1700 konden reizigers kiezen tussen twee klassen, 'het ruim' en 'de roef', de laatste was het meest comfortabel.

De kosten voor een kaartje waren laag, tussen Delft en Rotterdam was dat 5 stuivers (kinderen half geld) en brede lagen van de bevolking namen de trekschuit. Het is geen toeval dat een populair literair genre uit die tijd het 'schuitepraetje' heette. Schuitepraetjes waren pamfletten waarin actuele kwesties werden besproken of op de hak genomen, in de vorm van een fictief gesprek tussen, bijvoorbeeld, een boer, een koopman en een deftige heer, die met elkaar in gesprek raakten tijdens een reis met de trekschuit.

Het einde van de trekschuit

Meer dan 200 jaar was de trekschuit onlosmakelijk verbonden met de Hollandse cultuur en het openbare leven. Toen in de loop van de 18de eeuw de economie achteruitging, nam ook het trekschuitvervoer steeds verder af. In 1839 reed de eerste trein tussen Amsterdam en Haarlem en toen deze spoorlijn in 1847 werd doorgetrokken via Leiden en Delft naar Rotterdam was het definitief gedaan met de trekschuit. Opvallend genoeg volgde de spoorlijn grotendeels het tracé van de trekvaart en werden veel van de stations aangelegd in de nabijheid van de oude afvaartplaatsen.



De Volkstrekschuit omstreeks 1850. Ook in de eerste jaren na de komst van de trein bleef de trekschuit nog voor velen een belangrijk vervoermiddel. (Het Scheepvaartmuseum)

De trekvaarten als maritiemcultuurlandschap

Wat kun je vandaag nog terugvinden van de trekvaarten? Allereerst het netwerk van vaarwegen zelf, dat we in zijn geheel als een maritiem cultuurlandschap kunnen beschouwen. Voor een belangrijk deel is dat nog in gebruik en bevaarbaar. Op de Schie en de Vliet vindt nog steeds

beroepsbinnenvaart plaats. Op de Haarlemmertrekvaart en Leidsevaart is dat niet meer het geval, maar die is met kleine sloepen nog steeds goed beleefbaar vanaf het water. Langs de trekvaarten vinden we nog volop de structuur van de oude jaagpaden, tegenwoordig veelal in gebruik als fietspad, soms als autoweg. Gebouwd erfgoed dat aan de ooit roemrijke trekvaart herinnert is er gelukkig ook nog voorhanden. Het veerhuis in Overschie, het tolhuis bij Oegstgeest en het Commissarishuis aan de Vliet bij Zoeterwoude zijn enkele voorbeelden. Verder resteert er nog allerlei erfgoed dat afzonderlijk niet zo opvallend is, maar in relatie tot de trekvaart zijn betekenis krijgt, zoals grenspalen, rolpalen en de locaties van oude herbergen.



Luchtfoto van het Hofplein in Rotterdam in 1930. Het noorden is links gelegen. Rechts van het midden staat de inmiddels verdwenen stadspoort Delftse Poort. Aan de linkerzijde zien we de nog niet gedempte Rotterdamse Schie, hier eindigde de trekschuitroute. (Wikimedia Commons)



Tussen 1630 en 1660 werden in heel Holland, ook in de huidige provincie Zuid-Holland, in rap tempo vele trekvaarten aangelegd en ingericht voor trekschuitverkeer. De Hollandse economie groeide onstuimig en de behoefte aan betrouwbaar en snel openbaar vervoer voor iedereen nam enorm toe. Tweehonderd jaar lang, tot de komst van de trein, was de trekschuit dé manier om je te verplaatsen. Maar wat is er nu nog over van al die trekvaarten, waar lopen ze precies en wat is er nog te zien van dat roemrijke verleden?

Deze Erfgoedkaart biedt u een beknopt overzicht van de trekvaarten in Zuid-Holland, van hun geschiedenis en hoe u de trekvaarten ook nu nog kunt beleven. Vanaf het water, maar ook fietsend of wandelend.



Legenda

-  Jaagpad
-  Locaties 0 - 35
-  Aanlegsteiger
-  Museum
-  Landgoed of buitenplaats

0 Haarlem - Zijlpoort (buiten de kaart)

De trekvaart van Haarlem naar Leiden begon bij de Zijlpoort, de stadspoort in de Zijlweg vlakbij de Raaks. Negen keer per dag vertrok daar een trekschuit, die je in vier uur naar Leiden bracht en vice versa.

1 Lisse Halfweg

Halverwege tussen Haarlem en Leiden stopte de trekschuit om van paard te wisselen. Bij Halfweg ten westen van Lisse stond het commissarishuis met stalgebouw van de trekvaartdienst Haarlem-Leiden. Het Huis Halfweg is in 1860 afgebroken. De hardstenen grenspaal, die het eigendom van de steden Haarlem en Leiden markeerde, staat er nog steeds. Op loopafstand van de trekvaart is kasteel Keukenhof gelegen.



De hardstenen grenspaal bij Halfweg Lisse. (Foto Marca Bultink)

2 De Bollenstreek

Tussen Lisse en Noordwijkerhout staan langs de Leidsevaart twee poldermolens uit 1654. Ze stonden er al voordat de trekvaart in gebruik werd genomen. Aan de westkant staat de achtkante stenen Hogeveensemolen en aan de oostkant de houten wipmolen van de Lageveensepolder. Langs de Leidsevaart zijn in de 19de en 20ste eeuw ook veel bollenvelden aangelegd en bollenschuren gebouwd.



Bollenvelden langs de Leidsevaart bij De Zilk.

(Foto Marca Bultink)

3 Noordwijkerhout - Piet Giizenbrug

Waar de 's Gravendamseweg de Trekvaart kruist, lag eeuwenlang de herberg van Piet Gijs. Zijn naam leeft voort in de Piet Giizenbrug, waar ook de buurtschap eromheen naar genoemd is. In 1880, nadat de trein de functie van de trekschuit had overgenomen, is de herberg herbouwd als Stationskoffiehuis.

4 Noordwijkerhout - Leeuwenhorst

Landgoed Leeuwenhorst in Noordwijkerhout strekt zich uit van de Leidsevaart tot aan het Westeinde. In de middeleeuwen stond daar de Abdij van Leeuwenhorst, die rond 1575 is verwoest. Op het landgoed liggen nu vier buitenplaatsen: Oud Leeuwenhorst, Nieuw Leeuwenhorst, Klein Leeuwenhorst en Dijkenburg.

5 Voorhout - Molen 'De Hoop doet Leven'

Deze molen, die nu in Voorhout langs de Haarlemmertrekvaart staat, stond eerst in de Kamphuizerpolder in Rijnsburg. De molen is in 1999 verplaatst naar de Elsgeesterpolder vanwege uitbreiding van de bloemenveiling Flora Holland.



De molen 'De Hoop doet Leven', geschilderd door Claude Monet in 1886, toen de molen nog in Rijnsburg stond. (Van Goghmuseum)

6 Oegstgeest - Tolhuis

Hier werd tol geheven bij gebruikers van het jaagpad langs de Haarlemmer-trekvaart. Rond 2000 is het Tolhuis Oegstgeest

Tolhek van het Tolhuis bij Oegstgeest. (Foto Arjen Amsen)



door de particuliere eigenaar geheel gerestaureerd. Het andere toluhuis stond bij Heemstede; op de plaats waar nu het station Heemstede-Aerdenhout zich bevindt.



Kasteel Oud-Poelgeest is met een 'grand canal' verbonden met de Haarlemmertrekvaart. (Foto Arjen Amsen)

7 Oegstgeest -

Kasteel Oud-Poelgeest

Dit buitenverblijf voor welgestelde families is in 1662 gebouwd op de restanten van het middeleeuwse kasteel Alkemade. Het jagershuis van Oud-Poelgeest aan de Haarlemmertrekvaart heeft de vorm van een kapel.

8 Oegstgeest - Scheepswerf Klaas Hennepoel

Op de grens van Oegstgeest en Warmond direct aan de Haarlemmertrekvaart ligt sinds 2010 de historische scheepstimmerwerf Klaas Hennepoel. Hier kunt u zien hoe houten schepen worden nagebouwd naar oud model en met historische technieken.

9 Leiden - Korte Mare

De Korte Mare was het eindpunt en vertrekpunt van de trekschuiten tussen Leiden en Haarlem. Daar lagen de schuiten te wachten voor vertrek. De Marekerk van stadsarchitect Arent van 's-Gravesande uit 1649 ziet er nog precies zo uit.

Gezicht op de Korte Mare met de Marekerk in Leiden door Paulus Constantijn la Farge, 1778 (Museum De Lakenhal, Leiden) **en een moderne aanblik.**



Legenda

 Jaagpad

 0 - 35 Locaties



Aanlegsteiger



Museum



Landgoed of
buitenplaats



10 Leiden - De Lakenhal

De universiteitsstad Leiden telt vele monumenten en musea. De Lakenhal was eens het handelscentrum voor de wollen stof laken. Tegenwoordig is hier het historisch museum van Leiden gevestigd.

11 Leiden - Witte Poort

Bij de Witte Poort in Leiden, de stadspoort aan het Noordeinde, vertrokken de trekschuiten die via de Vliet van Leiden naar Delft en Den Haag voeren.

12 Zoeterwoude - Commissarishuis

Langs de Vliet ligt het Commissarishuis van de trekvaartdienst Leiden-Delft. Daar werden de paarden met 'het Delftse Schouw' overgezet naar de overzijde van de Vliet.



Het Commissarishuis langs de Vliet in Zoeterwoude, gebouwd ca. 1637 door Arent van 's-Gravesande. (Foto RCE)

13 Voorschoten - De Knip

Langs de Vliet bij Voorschoten zijn jaagbruggetjes te zien, met de kenmerkende lage leuning. Bij de Knipbrug ligt de Knipmolen. Ook de herbergen De Knip en Allemansgeest zijn al eeuwen gevestigd aan de Vliet.

14 Buitenplaatsen

Tussen Voorschoten en Leidschendam liggen fraaie buitenplaatsen aan het water, zoals Villa Rozenrust. Ook verderop, richting Voorburg, vinden we nog enkele buitenplaatsen.



15 Leidschendam - De Salamander
De houtzaagmolen 'De Salamander' is onlangs gerestaureerd en er is een bezoekerscentrum geopend.

'De Salamander' aan de Vliet in Leidschendam.

16 Leidschendam

Halverwege de Vliet lag de Leydsche Dam. Daar kon de trekschuit niet verder en moesten passagiers overstappen in een andere trekschuit die klaarlag aan de andere kant van de dam. In 1648 werd de overtoom vervangen door een sluis, zodat de trekschuiten konden doorvaren.



De sluis bij Leidschendam. Rechts het sluiswachtershuisje uit 1888.

(Gemeente Leidschendam-Voorburg)

17 Leidschendam - Werfhaven Van Ravesteijn

De werf- en trekvaarthistorie van Leidschendam herleeft langs de Plaspoeikade, waar de werfhaven van de scheepsbouwers Van Ravesteijn wordt herbouwd.

18 Voorburg - Buitenplaatsen

Tussen Leidschendam en Voorburg zijn nog veel buitenplaatsen te zien, zoals Vreugd en Rust en Hoekenburg. Vaak stond bij zo'n buiten een theehuis, dat uitzicht had op de trekvaart.





19 Voorburg - Hofwijk

Langs de Vliet ligt Hofwijk, de buitenplaats van Constantijn en Christiaan Huygens. Zij hebben in de 17de en 18de eeuw veel betekend voor wetenschap, techniek en kunst. Dit is te zien in het Museum Hofwijk.

Het buiten Hofwijk aan de Vliet in Voorburg.

20 Haagse Trekvliet

De stad Den Haag was door middel van de Haagse Trekvliet en de Vliet verbonden met Delft en Leiden. De trekschuiten vertrokken vanaf het Zieken, dat in het verlengde van het Spui ligt. De Geestbrug bestond al in 1350; de huidige brug stamt uit 1933.

Gezicht op Den Haag vanaf de Trekvliet.

Gravure naar H.M. Weissenbruch, 1848. (Haags Historisch Museum)



21 Rijswijk

Aan het Jaagpad langs de Vliet ten zuiden van Rijswijk ligt het (stoom) gemaal van de Plaspoelpolder 1873). In de berm is een rolpaal te zien, die diende om trekschuiten de bocht om te trekken, zonder dat de schuit naar de wal dreef. Iets verderop langs het Jaagpad ligt de herberg Vlietzicht.



Stoomgemaal Cromvliet aan de Vliet.
Op de voorgrond is een rolpaal te zien.

22 Delft

De trekschuitroute over de Vliet eindigde vroeger bij de Haagpoort in Delft, aan de Wateringse Vest bij het Noordeinde. Daar moesten de passagiers uit- en overstappen. Tegenwoordig is het vaarwater om de stad heen gelegd en is het een doorgaande route geworden voor de binnenvaart.



23 Schipluiden - Delflandse Trekvaarten

De trekschuiten naar Vlaardingen en Maassluis vertrokken vanaf de Waterslootse Poort via de Buitenwatersloot en de Gaag naar Schipluiden. Daar splitste de trekvaart in de Maasluizervaart en de Vlaardingervaart.



In Schipluiden vinden we de Paardenbrug, speciaal gemaakt om het jaagpaard naar de andere zijde te laten oversteken. De huidige brug stamt overigens uit 1870.

24 Delft

Aan de Zuidkolk in Delft, net buiten de Rotterdamse en Schiedamse poorten, vertrokken de trekschuiten over de Schie richting Rotterdam en Schiedam. De dienst naar Rotterdam had de hoogste frequentie en vertrok elk uur, van 's morgens vroeg tot halverwege de avond. De Zuidkolk is vereeuwigd door Johannes Vermeer in zijn beroemde Gezicht op Delft.



Gezicht op Delft door Johannes Vermeer (plm. 1660). Diverse schuiten, waaronder trekschuiten, liggen aangemeerd. (Mauritshuis) Ter contrast dezelfde aanblik van Delft in 2015.

(Wim ter Hart)

25 Delft - De Porceleyne Flesch

Aan de oostzijde van de Schie lagen ooit vele aardwasserijen waar klei werd gewonnen en gezuiverd voor de plateelfabrieken in de stad. Nu is daar nog één fabriek van het beroemde Delftsblauwe aardewerk gevestigd: De Porceleyne Fles. Bij de fabriek is een veelbezocht bezoekerscentrum.

26 Delft - Kruithuis

Op 12 oktober 1654 ontplofte een opslag voor buskruit in de binnenstad van Delft. Na deze 'Delftse Donderslag' werd het magazijn verplaatst naar buiten de stad. Het nieuwe Kruithuis werd in 1660 gebouwd naar een ontwerp van Pieter Post. Het Kruithuis is via een watertje onder de weg door verbonden met de Schie, zodat de aan- en afvoer over water kon plaatsvinden.



Het Wapen van Holland siert de monumentale gevel van het Kruithuis.



Jaagbruggetjes hebben aan de waterzijde een verlaagde brugleuning, zodat het jaagtouw daar niet achter kan blijven haken.

27 Jaagpad langs de Schie

Het jaagpad loopt langs de westzijde van de Schie van Delft via Kandelaar naar Overschie. Bij Abtswoude vinden we een in 2014 gerestaureerd jaagbruggetje.

28 Kandelaar

Het buurtschap Kandelaar was een vaste halte van de trekschuit tussen Delft en Rotterdam. Het jaagpad is hier over een flinke afstand nog herkenbaar als voetpad langs het water. Hier sluit ook de Poldervaart aan op de Schie. De voormalige keersluis is in 2014 gerestaureerd.



Jaagpad langs de Schie bij Kandelaar, gezien in noordelijke richting.

29 Buitenplaatsen

Tussen Delft en Rotterdam waren enkele buitenplaatsen gelegen langs de Schie. Hofwijk (tegenwoordig een begraafplaats) en Tempel bestaan nog.

30 Overschie

Overschie was een belangrijk knooppunt in het trekvaartennetwerk. Hier splitste de Schie zich in drieën, naar Rotterdam, naar Delfshaven en naar Schiedam. Bij het Delftse Veerhuis werd het jaagpaard met een pontveer overgezet naar de andere zijde om daar langs het jaagpad richting Rotterdam zijn weg te vervolgen. In de bocht van de Schie staan nog enkele rolpalen. Hier werd het jaagtouw langs geleid van schepen die de bocht om voeren richting Schiedam.

Het Delftse Veerhuis met rolpalen aan de linkerzijde. Dat het Veerhuis werd beheerd door de stad Delft is te zien aan het stadswapen dat de gevel siert.



31 Overschie - Hoge Brug

Bij de Hoge Brug is de aftakking naar Delfshaven. Dat het brugwachtershuis bij de Hoge Brug Delfts eigendom was is ook hier te zien aan het stadswapen van Delft op de gevel.



De Delfshavense Schie met het moderne Rotterdam op de achtergrond.

(Foto: Wim ter Hart/Aviacamera)



32 Rotterdam - Delfshaven

Langs de Delfshavense Schie vinden we de voormalige Van Nellefabriek, gebouwd tussen 1927 en 1930. In 2014 is dit belangrijke industriële monument verklaard tot Unesco Werelderfgoed.

De glazen lichtbruggen zijn kenmerkend voor de Van Nellefabriek.



33 Rotterdam - Delfshaven

De Delfshavense Schie eindigt bij de Aelbrechtskolk. Delfshaven was eeuwenlang de zeehaven van Delft, waar VOC-schepen werden gebouwd, bevoorrad en gelost.

Ook bezat Delfshaven een belangrijke jenever-industrie.



Delfshaven gezien vanuit het zuiden. Op de kop van de Voorhaven staat korenmolen 'De Distilleerketel'. (Foto Wim ter Hart)

34 Schiedam

De trekschuiten hadden in Schiedam hun ligplaatsen buiten de Overschiese Poort. Vandaar voeren ze enkele malen per dag naar Delft en Rotterdam. Schiedam kende in de 18de eeuw een enorme bloei vanwege de jeneverindustrie. De vele monumentale panden aan de Lange Haven getuigen van die bloeitijd.



Het Zakkendragershuis bij de Beurssluis in Schiedam is fraai gerestaureerd.

(Foto Gemeente Schiedam)

35 Rotterdam

De Rotterdamse Schie eindigde bij de Delftse Poort, even ten noorden van de plek waar tegenwoordig het Hofplein is gelegen. De Rotterdamse Schie werd vanaf de jaren '40 voor een groot deel gedempt. De straatnamen Schiekade en Schieweg herinneren hier nog aan.

