

len van de Hollandse regenten tijdens het Rampjaar. Ten opzichte van het instellen van de waterlinie bleken zij in eerste instantie toch niet zo ‘radeloos’ te zijn geweest als men tot nu toe heeft gedacht.

Wie meer te weten wil komen over het Rampjaar en de Waterlinie kan via het Platform Rampjaar Herdenking (<https://rampjaarherdenking.nl>) meer informatie vinden over verschillende exposities en evenementen. Zo is er bijvoorbeeld in het Waterliniemuseum Fort bij Vechten een speciale tentoonstelling voor jong en oud over de Waterlinie tijdens het Rampjaar, getiteld ‘Onder Water’.

Marloes Wellenberg & Ad van der Zee (samenstelling), *Atlas van de trekvaarten in Zuid-Holland*. Bussum: THOTH 2021, 192 pp., ISBN 978 90 6868 817 7, hb.

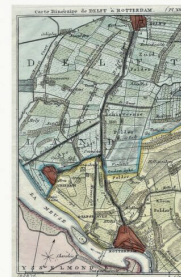
MILJA VAN
TIELHOF

Bijna een halve eeuw geleden verwierf de trekschuit zijn reputatie als belangrijk economisch en maatschappelijk fenomeen dankzij de studie van Jan de Vries, *Barges and capitalism. Passenger transportation in the Dutch economy, 1632-1839* (Berkeley 1978 / Utrecht 1981; in 1978 ook verschenen in nr. 21 van de A.A.G. Bijdragen). Hierin werd deze vroegmoderne versie van openbaar vervoer grondig en in een brede context geanalyseerd. Zo onderzocht De Vries in hoeverre de ontwikkeling van het trekschuitensysteem de economie stimuleerde en of de op- en neergang in het passagiersvervoer de economische conjunctuur weerspiegelde. Dit baanbrekende werk is nog altijd het uitgangspunt voor onderzoek naar dit onderwerp en het is dus niet verbazingwekkend een woord vooraf van De Vries in deze atlas aan te treffen.

Behalve het thema zijn er overigens weinig overeenkomsten tussen beide publicaties. Waar *Barges and capitalism* bol stond van de economische theorie, kwantitatieve analyses en grafieken, maar intussen geen enkel plaatje bevatte, kiest de atlas voor een kwalitatieve en overwegend cultuurhistorische benadering en is dit boek rijk geïllustreerd. Het is een overzichtswerk, bestemd voor een breed publiek en geschreven door twaalf verschillende auteurs. In dertig korte hoofdstukken behandelen zij een specifiek traject of een stad, soms ook een thema zoals de relatie tussen de trekvaart en de welvaart tijdens de Republiek, de bouw van de schuiten en de ervaring van de reizigers.

Om met een kritische opmerking te beginnen: de keus van de redactie om alleen de vaarten die geheel of gedeeltelijk in Zuid-Holland liepen te behandelen, wekt enige verbazing. De trekvaarten vormden één samenhangend systeem dat niet ophield aan de huidige provinciegrens. De dienstregelingen werden op elkaar afgestemd om overstappen te faciliteren en de integratie van het netwerk was essentieel voor het succes. De keuze voor de geografische afbakening is dan ook niet op historische gronden gemaakt, maar komt voort uit het provinciale culturele beleid. Sinds 2012 wil de provincie Zuid-Holland de trekvaarten als erfgoed beter zichtbaar en ‘beleefbaar’ maken. De makers van dit boek formuleren dan ook twee doelen (pp. 14-15, 182-183). Enerzijds hopen zij te inspireren tot nieuw onderzoek door de bestaande literatuur samen te brengen in een overzicht. Anderzijds hopen ze dat de atlas zal bijdragen aan het behouden, benutten en beleven van het erfgoed rond de trekvaarten. Daarbij moeten we denken aan de vaarten zelf en hun jaagpaden, maar ook aan rolpalen, bruggen, veerhuizen, lofdichten en schuitenpraatjes. Van de schuiten zelf is overigens geen enkel exemplaar bewaard, zelfs geen wrak (p. 31).

In een atlas verwacht je nieuw kaartmateriaal en daarin is inderdaad goed voorzien. Er zijn veertien nieuwe kaarten gemaakt, waarvan de meeste een stedelijk knooppunt betreffen of een regio. Hierop is het tracé van de trekvaarten aangegeven, met de ligging van de jaagpaden en de locatie van halteplaatsen. Ook zijn herber-



Atlas van de trekvaarten in Zuid-Holland



gen, stadspoorten, belangrijke bruggen en tolplaatsen gemarkeerd, alsmede de gebouwen waarin de toezichhoudende commissarissen vergaderden. De nieuwe kaarten zijn gemaakt op de ondergrond van het kaartbeeld van 2020, waaruit blijkt dat een flink deel van het tracé van de trekvaarten inmiddels in de bebouwde kom ligt. De stedelijke bebouwing vóór 1800 is rood ingekleurd, zodat te zien is dat de trekvaarten destijds begonnen aan de rand van de stad, meestal net buiten een stadspoort. Trekschuiten hadden immers een onbebouwd jaagpad nodig. Door het combineren van die twee tijdslagen – bebouwing en waterwegen van rond 1800 en de huidige situatie – is het eenvoudig om het erfgoed terug te vinden in de hedendaagse woonomgeving.

Behalve de nieuwe kaarten en veel ander, goed gekozen beeldmateriaal, vinden we manuscriptkaarten van de trekvaarten uit de periode van hun ontstaan (pp. 23, 34-35, 66-67, 158-159). Deze oude kaarten hadden een belangrijke functie bij de onteigeningsprocedures en compensatiemaatregelen die de aanleg van vaarten en jaagpaden met zich meebracht. Op de kaarten staat bij ieder aangrenzend perceel de naam van de eigenaar geschreven. De typerende lange, smalle kaarten met talrijke namen van grondbezitters komen dankzij het grote formaat van deze atlas goed tot hun recht en de namen zijn vaak zelfs leesbaar.

Zijn de makers in hun opzet geslaagd? Voor hun eerste doel, het inspireren tot nieuw onderzoek, doen zij zelf weliswaar niet veel voorzetten, maar dit veelzijdige en up-to-date overzicht zal ook zonder dat deze functie wel vervullen. Het tweede doel, het behouden, benutten en beleven van het trekvaarterfgoed, wordt met dit aansprekende boek zeker gediend. Dat dit niet overbodig is, bewijzen de foto's van tolhuizen en sluisjes die in de twintigste eeuw gesloopt zijn.