

Afb. 1. Paulus Constantijn la Fargue, *De kom in de trekvaart tussen Den Haag en Leiden in Leidschendam*, 1756. Paneel, 39,5 x 49,7 cm. Rijksmuseum, Amsterdam, inv.nr. SK-A-4937/NG-1998-2.



Kees Zandvliet

Zachtjes aan, dan breekt het lijntje niet

In de vaste opstelling van de Nederlandse geschiedenis was tot voor kort weinig te zien van transport over de binnenwateren van Nederland. Wel waren daar traditioneel veel modellen te bewonderen van schepen die voeren voor de Verenigde Oostindische Compagnie, de Admiraliteit en de marine. De scheepsmodellen in de grote zaal 102 zijn zelfs zo dominant aanwezig dat deze zaal door de suppoosten wordt aangeduid als de 'scheepjeszaal'.

Bij de voorbereiding in 1997/'98 van de revisie van de in 1971 gerealiseerde vaste opstelling, kwamen wij tot de conclusie dat het efficiënte transport over de binnenwateren, door beurtschepen en trekschuiten, meer aandacht verdiende. Die gedachte vond steun in de literatuur die er sindsdien over dat onderwerp was verschenen.¹

Om het onderwerp 'trekschuiten' zichtbaar te kunnen maken in de nieuwe opstelling werd, naast halfmodellen en penningen, de behoefte gevoeld aan een schilderij. De eigen collectie van het Rijksmuseum bood hiervoor echter geen mogelijkheden. Dankzij de aankoop in 1998 van *De kom in de trekvaart tussen Den Haag en Leiden in Leidschendam* (afb. 1) door Paulus Constantijn la Fargue (1729-1782) werd het mogelijk een evocatief ensemble samen te stellen.²

De trekvaart tussen Den Haag en Leiden

In de 17de eeuw kwam er een netwerk van trekschuit- en beurtschipverbindingen tot

stand in de laaggelegen delen van de Republiek. Dit netwerk maakte het mogelijk op vaste vertrektijden te reizen over de zeearmen, meren en rivieren per beurtschip en over kanalen en vaarten per trekschuit. Passagiers reisden met een gemiddelde snelheid van zeven kilometer per uur van plaats naar plaats en hoewel die snelheid niet veel hoger lag dan die van een geoefende wandelaar bleken comfort en de mogelijkheid zo grotere afstanden met bagage af te leggen de trekschuit aantrekkelijk te maken. Met name de betrouwbaarheid van de dienstregeling maakte de trekschuit uniek in het Europa van die dagen; schippers werden beboet als zij niet op tijd vertrokken en niet binnen de afgesproken vaartijd arriveerden.

De Vliet tussen Den Haag en Leiden was onderdeel van de vaarroute tussen Rotterdam en Amsterdam. Vanaf het einde van de 16de eeuw werd de Vliet meer geschikt gemaakt voor scheepvaartverkeer door de vaart te verbreden en doorwaadbare plaatsen uit te diepen.³ In 1618 werd begonnen met een geregelde dienst tussen Rotterdam en Leiden, via Leidschendam. Elke dag voeren 's ochtends om zeven en om negen uur twee schuiten af, zowel van Leiden als van Rotterdam. Gedurende de wintermaanden vertrok dagelijks slechts één schuit in beide richtingen.

Leidschendam was een halte in de trekvaartverbinding tussen Den Haag en Leiden waar passagiers tot 1828 dienden over te

Afb. 2. Halfmodel van een trekschuit, circa 1800. Werfmodel, hout, 12,5 x 79 x 7 cm. Rijksmuseum, Amsterdam, inv.nr. NG-MC-456. Op de linkerhoek van de roef is het begin van de jaagmast te zien.

stappen in een andere schuit.⁴ Het oponthoud was een gevolg van het feit dat hier de grens liep tussen de waterschappen Delfland en Rijnland. Deze waterschappen hadden elk een eigen waterpeil en een eigen omringdijk ter verdediging tegen rivier- en zeeoverstromingen. Het was dus mogelijk dat Delfland onder water kwam te staan door een overstroming bij Rotterdam en dat Rijnland die overstroming voorkwam door de waterkering bij Leidschendam en de daarop aansluitende dijken.

In 1636 werd het traject Delft-Leiden aanmerkelijk verbeterd door de aanleg van een jaagpad, waarvoor de voor die tijd grote som van 10.000 gulden per kilometer opgebracht diende te worden door de steden Delft en Leiden. De dienst werd tegelijkertijd geïntensifieerd: elke stad kocht acht schuiten (en één reserveschuit) zodat passagiers veel vaker de boot konden nemen. De hoge kosten voor aanleg en onderhoud van de trekschuitverbindingen werden door de stedelijke autoriteiten door middel van tolheffing verhaald op het scheepvaartverkeer. Leidschendam was een van de plaatsen waar tol werd geheven.

In het *Aenhangsel tot den Almanach* van 1667, uitgegeven door Gillis Joosten Saegman, is te lezen dat in dat jaar, dag en nacht tien schuiten van Leiden via Den Haag naar Delft voeren.⁵ Die schuiten zorgden ervoor dat in de tweede helft van

de 17de eeuw Leidschendam jaarlijks door ongeveer 150.000 passagiers werd gepasseerd. Dit aantal viel in de volgende eeuw sterk terug om zich vervolgens op een jaarlijks aantal van 50.000 te stabiliseren.⁶

Die terugval, met een lichte opleving tot bijna 75.000 passagiers in het midden van de 18de eeuw, was niet een gevolg van de opkomst van andere middelen van transport, maar bijna geheel het gevolg van een inzakkende en vervolgens stagnerende economie. De stagnatie trof niet alle delen van de Republiek even sterk. Terwijl het zuiden van Holland er veel last van had, was de situatie in Friesland bijvoorbeeld florissant.

Met de komst van de trein halverwege de 19de eeuw werd de trekschuit een relik uit het verleden en een symbool van gezelligheid. Toch wist dit vervoermiddel zich nog lang te handhaven. Pas in 1888 passeerden de laatste trekschuiten Leidschendam.⁷ Men kan zelfs volhouden dat de trekschuit in gemoderniseerde vorm het nog langer volhield, want in de jaren na 1888 was er een stoombootdienst langs hetzelfde traject.

Terwijl de 17de-eeuwse trekschuiten betrekkelijk primitief waren - het ruim was overdekt met zeildoek zodat de passagiers uitsluitend tegen regen beschermd werden - hadden de 18de-eeuwse trekschuiten een houten roef. In deze schuiten (zie ook afb. 2) zaten de passagiers op banken en hadden zij de beschikking over een tafel en zelfs een



kwispedoor waarin zij hun tabakspruim konden uitspugen. Passagiers die buiten de houten roef plaatsnamen betaalden in 1737 voor de drie uur durende reis Leiden-Delft 7 stuivers en 8 penningen, kinderen van vier tot tien betaalden half geld. De 'eerste klas' passagiers in de roef betaalden anderhalf keer zoveel. Voor dat extra geld zaten zij warmer en kregen zij overdag een kussen om op te zitten en 's nachts vier kussens om comfortabel te kunnen slapen. Reizigers mochten alleen met toestemming van hun medepassagiers roken in de roef.

Ook anderszins werden de passagiers aangesproken op gedisciplineerd gedrag: als zij in Leidschendam op een andere trekschuit moesten overstappen, dan werd van hen verlangd dat zij op dezelfde plaats gingen zitten als in de vorige boot.

De relatief comfortabele trekschuit kreeg in de Republiek al snel een rol als plaats van ontmoeting. Reizigers doodden er de tijd met gesprekken. Naast gesprekken over koetjes en kalfjes gaven actuele thema's aanleiding tot discussie. De trekschuit zorgde zodoende zelfs voor het aparte genre van de *schuitedpraatjes* binnen de populaire pamfletliteratuur in de Republiek. Auteurs konden in zulke schuitedpraatjes op een natuurlijke manier vertegenwoordigers van diverse achtergronden met elkaar in gesprek brengen over politieke onderwerpen. Gewoonlijk zijn het stereotiepe figuren als een koopman, een boer en een zeeman die met elkaar in discussie gaan. Dat reizigers uit bijna alle

lagen van de bevolking inderdaad van de trekschuit gebruik maakten, werd op een aardige manier in 1681 geconstateerd door de Franse reiziger Le Cointre. Hij vergeleek de trekschuit met *une espèce d'Arche de Noe, on il y avait des femmes, des filles, des nonces, des matelots, des vivandières, des gens de toute sorte de calibre*.⁸

De Leidschendamse sluis

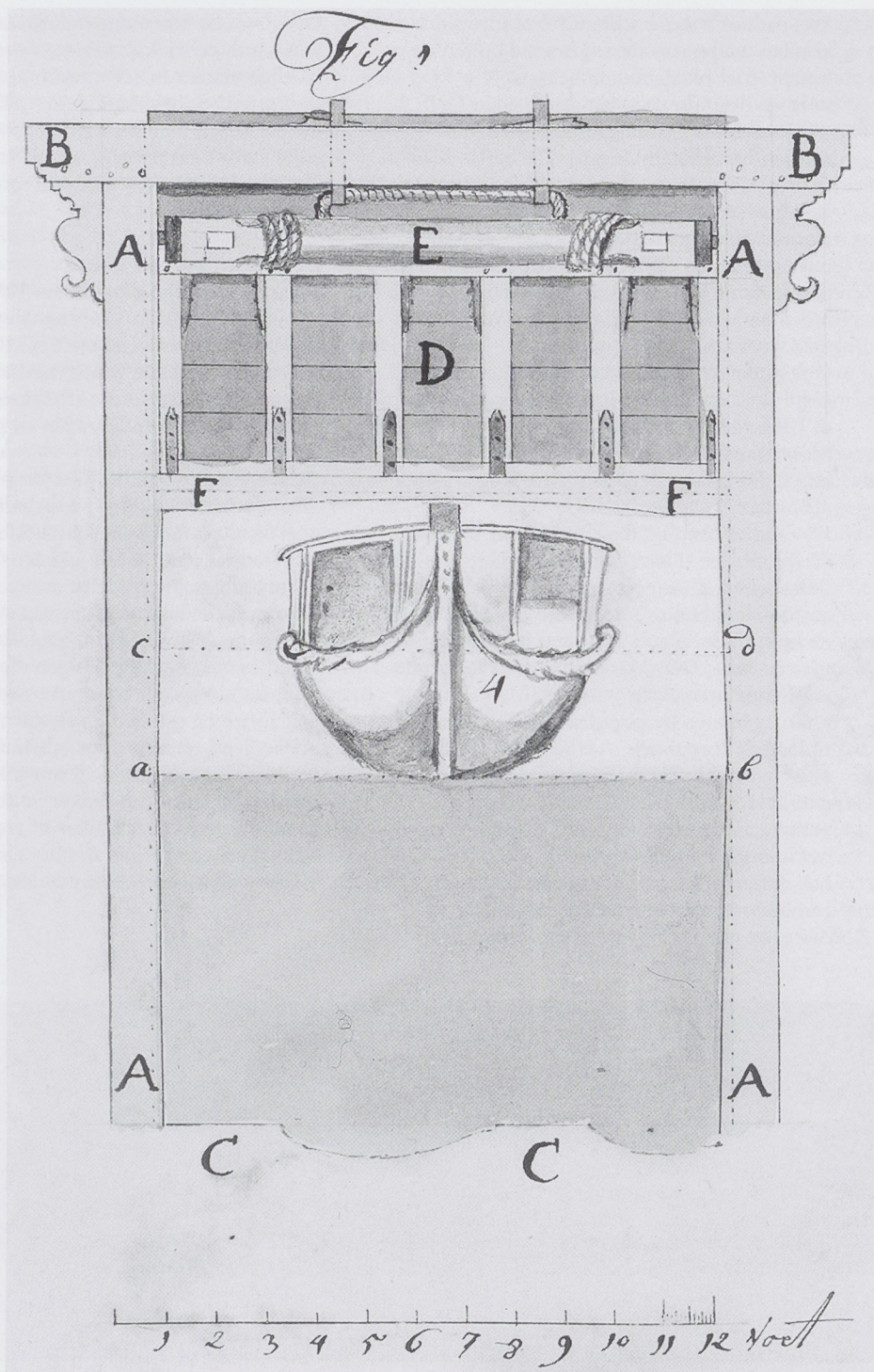
Voor de landscheiding tussen Delfland en Rijnland en de doorkruising daarvan door de Vliet te Leidschendam zijn in de loop der tijden verschillende waterstaatkundige oplossingen verzonnen, afhankelijk van de toenmalige kennis, financiën en politieke besluitvorming.

Aanvankelijk werd de Vliet ter plaatse inderdaad onderbroken door een dam, vandaar ook de naam Leidschendam. Schepen moesten ter plaatse hun goederen overladen, of, in het geval van kleine schepen, werden deze over de dam heen getrokken. Het waren met name de Delftse autoriteiten die zich ergerden aan de vertragingen die ontstonden door de Leidschendamse overtoom: hellingen met rollen en op de dam staande windassen, die bediend werden door opwinders.

Nadat in de 16de eeuw al om waterstaatkundige redenen een duiker in de dam was gemaakt, werd deze duiker in 1648 omgebouwd tot een verlaat dat door smallere schepen gepasseerd kon worden. Toen werd



Afb. 3. Opstandtekening van het 'Delftse' verlaat in
Leidschendam. Bestektekening voor de renovatie van
het verlaat, 1762 (detail). Gewassen pentekening.
Hoogheemraadschap van Delfland, Delft.



Afb. 4. Kadastraal minuutplan van Leidschendam, 1812 (detail). Gewassen pentekening. Algemeen Rijksarchief, inv. KADOR G nr. 433 (plan Stompwijk, sectie F/H 1).

er ook een kolk aangelegd tussen de twee verlaten zodat schepen konden aanmeren en draaien. Aan beide zijden van de kolk konden de verlaten gesloten worden met hefdeuren. De doorvaartbreedte werd bepaald op 3,8 meter en de doorvaarthoogte op 2,2 meter.⁹ Daarmee konden grotere schepen dan trekschuiten Leidschendam niet passeren. De breedte van het verlaat stond dat niet toe. Die nauwe passage bleef in 1648 door de Staten van Holland gehandhaafd. Dit onder druk van de stad Gouda, omdat die stad bevreesd was dat anders de binnenvaart tussen Rotterdam en Amsterdam niet meer 'binnendoor' via Gouda maar via Leidschendam zou gaan. Daarmee zou Gouda veel inkomsten uit de handel en tolheffing van passerende schepen missen. Het 'zware scheepvaartverkeer' in Holland tussen Rotterdam en Amsterdam ging dus in de 18de eeuw niet via de Vliet en Leidschendam, maar via de Hollandse IJssel, de stadswa-

teren van Gouda en de Gouwe. De plaats waar vandaan La Fargue de kom in beeld bracht, is met een cirkel op de minuutplan aangegeven.

teren van Gouda en de Gouwe. Het Leidschendamse verlaat werd in de volgende eeuwen wel enkele malen gerenoveerd, maar dat resulteerde niet in aanpassingen van de doorvaarthoogte en -breedte. De bouwtekening van de renovatie in 1760 geeft dan ook een goed beeld van het verlaat, en het passeren van een trekschuit ervan, zoals het vanaf het midden van de 17de eeuw functioneerde (afb. 3).¹⁰

In de 18de-eeuwse praktijk gingen de trekschuiten als regel niet door beide verlaten in Leidschendam. Vanwege de verschillen in waterniveau tussen Rijnland en Delfland vond men het eenvoudiger een van beide hefdeuren gesloten te houden. Passagiers stapten daarom in Leidschendam over van de ene in de andere schuit. Pas aan het einde van de 19de eeuw werden de nauwe, 17de-eeuwse verlaten vervangen door brede sluizen zodat alle binnenvaartschepen erdoor konden.



Afb. 5. Paulus Constantijn la Fargue,
 DE LEIDSCHE-DAM, VAN LEIDEN TE ZIEN
 (1754-'61). Ets, 178 x 257 mm. Rijksprentenkabinet,
 Amsterdam, doos H 199*.



DE LEIDSCHE-DAM, VAN LEIDEN TE ZIEN.

La Fargues gezicht op Leidschendam (afb. 1)
 La Fargue schilderde het verlaat en de kom kijkend vanaf het verlaat aan de Leidse zijde in de richting van Den Haag en Delft (afb. 4). Aan het eind van de kom is een bruggetje te zien met daar bovenop een houten gebouwtje. In dit gebouwtje hangt de houten hefdeur die zo nodig neergelaten kon worden. In de sluiskom zijn drie trekschuiten te zien waarvan er een door het verlaat aan de Leidse zijde wordt geboomd. Links op de kade loopt een jager met een paard. Dit paard zal voorbij het verlaat ingespannen worden om de schuit verder te trekken naar Leiden. Omdat het trekschuitverkeer ook 's nachts voortgang vond en passagiers overstapten, was er gezorgd voor straatverlichting langs de kade.¹¹ Op de kade strekken passagiers even de benen of kopen groenten van een plaatselijke boerin. Het meest prominente gebouw op het schilderij is de in 1654

gebouwde Hervormde Kerk aan de Delftse kade. Direct voorbij de kerk staat het brandspuithuisje met een hoge, dubbele deur. Rechts van het bruggetje met het verlaat staat in het groen het vierkante huis van het buitentje Damlust.¹² Dit *plaisant* huis was gebouwd door de in Den Haag wonende Nicolaas Anderson die het buiten in 1742 had gekocht.

La Fargues variaties op een thema

De sluis van Leidschendam komt in de 17de eeuw voor het eerst voor als thema. In 1662 schilderde Jacob van der Croos een gezicht van Leidschendam en in 1667 beeldde Coenraet Decker de sluis af op een prent. Deckers prent werd als illustratie opgenomen in Dirck van Bleyswijcks *Beschryvinge der stad Delft* en maakte ook deel uit van de randtaferelen van de figuratieve kaart van Delft.¹³ Verschillende 18de-eeuwse kunstenaars

Afb. 6. Paulus Constantijn la Fargue,
 DE LEIDSCHÉ-DAM, VAN DEN HAGE TE ZIEN
 (1754-'61). Ets, 177 x 260 mm. Rijksprentenkabinet,
 Amsterdam, doos H 199*.



DE LEIDSCHÉ-DAM, VAN DEN HAGE TE ZIEN.

brachten de sluis opnieuw in beeld, zowel vanaf de Haagse als vanaf de Leidse zijde. Paulus Constantijn la Fargue en zijn broer Jacob Elias hebben het thema vele malen en in vele varianten in beeld gebracht.

Hendrik Verschuring, de eerste eigenaar van het door het Rijksmuseum verworven schilderij, kocht zelfs niet één maar twee gezichten van de sluis door La Fargue.

Terwijl het ene gezicht de sluis toont gezien vanaf Leiden, toont het andere gezicht de sluis vanaf Den Haag.¹⁴ Op dit schilderij zien wij opnieuw, maar nu vanaf de andere kant, het buitentje Damlust, het Delftse verlaat en de Hervormde kerk. Op de voorgrond is te zien hoe een jaagpaard wordt uitgespannen en de trekschuit aanlegt; de doorvaart is op dit schilderij onmogelijk omdat de hefdeur neergelaten is. Rechts aan de Delftse kade is een smederij in vol bedrijf.

Zowel het door het Rijksmuseum verworven

schilderij als de pendant zijn door La Fargue ook in prent gebracht: *DE LEIDSCHÉ-DAM, VAN LEIDEN TE ZIEN* (afb. 5) en *DE LEIDSCHÉ-DAM, VAN DEN HAGE TE ZIEN* (afb. 6).¹⁵ Deze prenten vertonen een aantal interessante afwijkingen ten opzichte van de schilderijen. Niet alleen telt de 'Leidse' prent veel meer figuranten, maar ook is duidelijk te zien hoe de hefdeur van het verlaat wordt neergelaten aan kabels.

De Hollandse topografie door de ogen van de familie La Fargue

Paulus Constantijn la Fargue en zijn broers woonden het grootste deel van hun leven in Den Haag. Hun productie van topografische kunst was voor een belangrijk deel georganiseerd in het familiebedrijf. De secretaris van de Haagse Confrèrie Pictura beschreef hoe de familieleden zich specialiseerden in het *naa't leeven te teekenen en te schilderen* en dat zij zich daarbij vooral hadden bekwaamd

in het *zeer uitvoerig en plaisant zoo stads- als landgesigten, zoo met water, als olie verwen schilderen en teekenen*.¹⁶ De trekschuitroutes door Holland zijn in het oeuvre van de La Fargues goed zichtbaar: zij, en buitenlandse kunstenaars als Samuel Ireland, gebruikten de rustig voortglidende trekschuit om het passerende landschap in zich op te nemen en schetsen te maken.

In het familiebedrijf van de La Fargues waren het vooral de schetsen van Paulus Constantijn die ten grondslag lagen aan de productie van talloze tekeningen, gravures en schilderijen. Hij signeerde veel van zijn tekeningen met de toevoeging *ad vivum delineavit*. Die aanduiding betekent niet dat tekeningen zoals die van de sluis bij Leidschendam ter plaatse werden gemaakt, maar waarschijnlijk dat zij in het atelier werden voltooid aan de hand van door hemzelf ter plaatse gemaakte schetsen. Dit verklaart ook waarom een tekening van de sluis van Leidschendam die sterk overeenkomt met ons schilderij, 1757 is gedateerd, terwijl het schilderij 1756 is gejaarmerkt.¹⁷

De gelukkige combinatie van belangstelling voor topografie, de precieze afbeelding ervan en de bijzondere belangstelling voor trekschuitverkeer van de La Fargues en hun klanten, heeft ervoor gezorgd dat nu in de afdeling Nederlandse Geschiedenis een zinvol ensemble getoond kan worden over efficiënt en betrouwbaar vervoer in de 17de en de 18de eeuw, een van de grondslagen voor de vroeg-moderne samenleving.

Noten

* De auteur is de volgende personen erkentelijk voor hun bijdragen aan dit artikel: Charles Dumas, G.J. Klapwijk, Peter Sigmond en A. van Wijk.

¹ Met name Jan de Vries, *Barges and capitalism. Passenger transportation in the Dutch economy, 1632-1839*, Wageningen 1978.

² Het trekvaartensemble is geplaatst in zaal 108 van de afdeling Nederlandse Geschiedenis. Herkomst schilderij: 's-Gravenhage, coll. Hendrik Verschuring (1695-1769); diens veiling 's-Gravenhage, (S. Rietmulder), 17 september 1770 (Lugt, nr. 1863), nr. 60 (abusievelijk als J.E. la Fargue; in de Franse catalogus als J.E. en P.C. la Fargue); mogelijk Rotterdam, coll. Jan Bisschop (1680/81-1771), tot 1771; Amsterdam, coll. Adrian Hope (1709-1781) en diens neef John Hope (1737-1784); veiling Parijs (Hôtel Drouot: Salle 7) 12 oktober 1962, zonder nummer; veiling Amsterdam (Christie's), 4-6 november 1989, nr. 140, met afb. (als navolger van P.C. la Fargue, 19de eeuw en 'A view of a town by a river'); Rijswijk, coll. J.M. Frensch. Zie ook: C. Dumas, *Haagse stadsgezichten. Topografische schilderijen van het Haags Historisch Museum, 1550-1800*, Zwolle 1991, p. 281, noot 7. Linksonder gesigneerd - onduidelijk, waarschijnlijk bij een schoonmaakbeurt groten-deels verwijderd - *P.C. la Fargue / pinx. 1756*. Aan de achterzijde: *G[es]igt van den Leidsen = (deels slecht leesbaar) dam te zien van de kant van Leiden: Jan van der Heiden, fig. A. v. Velde*. De hierboven vermelde gegevens werden beschikbaar gesteld door Charles Dumas, die een proefschrift over de La Fargues voorbe-reidt.

³ F.H.Chr.M. Daams en J.D. de Kort sr. (red.), *Over, door en om de Leytsche Dam: geschiedenis van een gouden gemeente*, Leidschendam 1988, pp. 253-254.

⁴ A.J. van der Aa, *Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden*, dl. 7, Gorinchem 1846, p. 286.

⁵ RPK-K-309-1. Reizigers gebruikten handzame boekjes als dit om hun reis te plannen. Het boekje bevat zogenaamde 'tafetjes': blanco bladzijden waarop met een potlood aantekeningen konden worden gemaakt. Bewerking van het papier zorgde ervoor dat deze eenvoudig waren uit te gommen.

⁶ De Vries, *op.cit.* (noot 1), p. 254.

⁷ Daams en De Kort, *op.cit.* (noot 3), p. 256.

⁸ Geciteerd in: R. Murriss, *La Hollande et les*

Hollandais au XVIIe et au XVIIIe siècles vus par les Français, Parijs 1925, p. 18.

⁹ G.J. Arends, *Sluizen en stuwen: de ontwikkeling van de sluis- en stuwbouw in Nederland tot 1940*, Delft/Zeist 1994, p. 20-21.

¹⁰ Hoogheemraadschap van Delfland, oud-archief, inv.nr. 2851: bestek voor de nieuwe *Oost-duyker* in Leidschendam.

¹¹ Het is overigens de vraag of de lantaarnpalen die La Fargue op zo'n fraaie wijze schilderde in werkelijkheid zo uitgevoerd waren. Op tekeningen en prenten van die tijd, waaronder die van La Fargue zelf, is de bekroning van de palen veel eenvoudiger.

¹² H. Brouwer Schut, *Veur. Een dynamische woon- en werkplek*, Leidschendam 1987, p. 269-270.

¹³ Dumas, *op.cit.* (noot 2), p. 278-279, cat.nr. 18i, met afb..

¹⁴ Veiling Sussex (Sotheby's), 10-17 december 1985, nr. 3215, met afb. (als Hollandse School, vroeg 19de eeuw).

¹⁵ Ets, 178 x 257 mm en 177 x 260 mm, beide gesigneerd *P.C. la Fargue, pinx. & sculpsit*, exemplaar: Gemeentearchief, 's-Gravenhage, inv.nrs. kl. B 4557 (vanuit Leiden) en B 4562 (vanuit Den Haag). Andere exemplaar onder andere in Rijksprentenkabinet, doos H 199*. De prenten zijn niet gedateerd, maar zullen tussen 1754 (de datering van het vroegste schilderij van de sluis van Leidschendam) en 1761 zijn ontstaan. In het laatste jaar werden de prenten tezamen voor een gulden te koop aangeboden door de Haagse boekverkoper N. van Daalen. Gepubliceerd in: D.S. van Zuiden, 'Advertentie-sprokkelingen', in: *Oud-Holland* 61 (1946), p. 216.

¹⁶ Geciteerd in: J. Sillevius, *Door Holland met de trekschuit. Een tocht langs Hollandse steden en dorpen met de 18de eeuwse kunstenaarsfamilie La Fargue*, Utrecht/Alphen aan den Rijn 1976, ongepagineerd.

¹⁷ Voor de werkwijze van de La Fargues zie: Sillevius, *op.cit.* (noot 16); voor de tekening van de sluis van Leidschendam, zie: Dumas, *op.cit.* (noot 2) p. 281, noot 7.