

Een trekvaart door Alkemade?

Alfred Bakker

In de beeldbank van Erfgoed Leiden en Omstreken (ELO) treffen we een ontwerp aan van een verbinding op het grondgebied van Alkemade. Een exacte datering en de naam van de bedenker ontbreken. Het was een opmerkelijke verbinding, namelijk een rijweg, gecombineerd met jaagpad en trekvaart. Zo'n trekvaart had zijn langste tijd gehad. Na de eerste spoorlijn in 1839 verloor de trekschuit steeds meer terrein aan de stoomlocomotief. Redenen genoeg om ons nader te verdiepen in de achtergronden van het ontwerp.

Voorgeschiedenis

Het ontwerp had als startpunt de Zijldijk. Die dijk langs de oostzijde van de Zijl was als doorgaande polderkade ontstaan in 1634, toen elf kleine polders waren samengevoegd tot de Boterhuispolder.

In 1683 kreeg de Zijldijk een jaagpad. De schippers betaalden tol bij het tolhek naast de Spanjaardsbrug. De schepen werden met paarden langs de wal voortgetrokken, ofwel 'gejaagd'. Vanaf het noordelijke uiteinde van de Zijldijk (tegenover de huidige Kaagsociëteit) kon men per schip verder naar de Kaag en Alkemade. Landverbindingen tussen Leiden en Alkemade ontbraken tot 1867 totaal.

Het ontwerp op tien bladen

Het was dus een verrassing om in de beeldbank van Erfgoed Leiden en Omstreken een ontwerp van een landverbinding uit omstreeks 1850 op het grondgebied van Alkemade aan te treffen. De ontworpen verbinding beslaat tien niet gesigioneerde bladen. Een overzichtskaart ontbreekt. Volgens de gegevens van het ELO gaat het om een "Nieuwe weg van de Zijl naar de Rijkswetering". Het ontwerp zou gemaakt zijn door Hessels.

Er is inderdaad een landmeter Anthonius Gerardus Hessels bekend, geboren in 1813 en overleden op 26 december 1904. In 1849 stond hij geregistreerd in de Haarlemmerstraat te Leiden. A.G. Hessels was werkzaam bij het kadaster. De tien bladen waarop het ontwerp is ingetekend zijn duidelijk afkomstig van kadastrale kaarten. Het is dus aannemelijk dat A.G. Hessels de tekenaar was, ofschoon een handtekening op de bladen ontbreekt. Er is evenmin een verwijzing naar de ontwerper van het plan. Daarvoor moeten we historische kranten en secundaire bronnen raadplegen. Via de Leidsche Courant en artikelen in het Leids Jaarboekje komen we uit bij Salomon van der Pauw.



De Boterhuispolder centraal op de topografische kaart uit de 19de eeuw.



De Zijl gezien naar Leiden omstreeks 1850. De Zijldijk was een 'boerenlandweg' die ook als jaagpad werd gebruikt.



Salomon van der Paauw (1794-1869).

Salomon van der Paauw

Van der Paauw werd geboren op 10 juni 1794 in Haarlem als zoon van Gerrit van der Paauw en Anna Hillegonda Klarhout. Waarschijnlijk was vader Van der Paauw stadsarchitect van Haarlem. Al op 15-jarige leeftijd legde Salomon examen af in de meet- en landmeetkunde. Hij werd daarna bij het Hof van Justitie te 's-Gravenhage als landmeter beëdigd. In 1811 werd hij geplaatst als onbezoldigd medewerker bij de Waterstaat op het bureau van hoofdingenieur A. Blanken. Vanaf 1 september 1812 was hij onderopzichter bij de straatweg 's-Gravenhage-Haarlem. Tijdens zijn werk als landmeter bekwaamde hij zich via zelfstudie in de bouwkunde. Net 22 jaar oud slaagde hij erin om op 17 augustus 1816 unaniem te worden benoemd tot "tweeden fabriek" van Leiden met een salaris van f 1.500,- per jaar met de titel van stadsarchitect.

De functie van stadsarchitect zou hij 46 jaar uitoefenen. Van der Paauw wordt wel eens omschreven als een van die 19^{de}-eeuwse alleskunnens: "dat merkwaardige, hard werkende slag mensen, dat van alle markten, waarbij vooral de bouwkunst, thuis is." Hij ontwierp onder meer een park langs de Singelgracht, regelde dempingen, vernieuwde bruggen, verdiepte zich in de watercirculatie van Leiden en was betrokken bij de Leidse gasfabriek. In 1827 ontwierp Van der Paauw de aula van de begraafplaats Groenesteeg, waar hij ook begraven ligt. Er zijn weinig wegontwerpen van hem bekend.

Het plan uit 1853

De stad Leiden wilde zich positioneren als marktplaats voor de producten uit de Haarlemmermeer die in 1852 was drooggevallen. Men dacht eerst aan een verbinding via de bestaande Rijksweg van Leiden naar Sassenheim en van daar naar de nieuwe droogmakerij.

Van der Paauw kwam in 1853 met een plan voor een kortere verbinding via het Kagereiland. Daarvoor was een verlenging nodig van de 'boerenlandweg' op de Zijldijk langs het Zweiland en de gelijknamige polder via de Waterloospolder langs de oostzijde van het Kagereiland tot aan de Ringdijk van de Haarlemmermeer. De zelden bereiden boerenlandweg moest verbreed worden tot vijf meter met daarnaast een twee meter breed jaagpad. Voor de verbinding waren overbruggingen nodig van de Zijp, Zevenhuizervaart, Spijkerboor en de Ringvaart.

Van der Paauw raamde de totale aanlegkosten op f 63.500,-. Dat bedrag kon deels opgebracht worden door het heffen van tol met een geschatte jaarlijkse opbrengst van f 1.183,-. Het plan omvatte dus een gecombineerde land- en waterverbinding via trekschuiten. Zoals gezegd: een verrassende combinatie.

De gemeenteraad van Leiden gaf de voorkeur aan een westelijker tracé via de bestaande rijksweg over Sassenheim. Van der Paauw hield vast aan zijn plan, met als mogelijk alternatief een oostelijker tracé via Oude Wetering. De Meercommissie, die over de inrichting van de Haarlemmermeer ging, had hier echter grote bezwaren tegen. Beide voorstellen liepen op niets uit.

Plan van Roeloffs

Ruim een half jaar na het plan voor een verbinding via het Kagereiland diende burgemeester Jan Willem Schuilenburg Roeloffs van Alkemade een plan in voor een alternatieve verbinding van Leiden met de Meer. Hij stelde in april 1854 een rijweg



voor via de dorpen Oud Ade, Rijpwetering en Nieuwe Wetering. De raad van Leiden vond dat het plan slechts de belangen van Alkemade diende en niet de scheepvaart van de stad. De stads-architect werkte daarom een nieuw plan uit.

Het plan uit 1854

Salomon van der Paauw wijzigde zijn eerste plan “in dien zin, dat het tracé van den rij- tevens jaagweg in plaats van over de eilanden in de Kagerplassen, meer oostelijk door de verschillende polders zoude loopen met gebruik- making van bestaande tot kanaal te verbreedden slooten”. Van der Paauw lichtte het plan toe met talloze bijlagen. De kosten raamde hij op f 115.000,-. De daarvoor benoemde Raads- commissie kon “zich zeer wel vereenigen” in het plan. De raad nam het besluit tot aanleg van een rijweg, vaart en jaagpad op 23 december 1854. Er is niets bekend over de wijze van financie- ring en of er tol geheven zou worden.

Het tracé in detail bekeken

De geplande verbinding startte in de Boterhuispolder op het grondgebied van Warmond onder een hoek van 90° met de Zijldijk. Hij bestond uit een voortzetting van rijweg, jaagpad en bermsloot zoals langs de Zijl aanwezig. Alleen moest in de polder ook een trekvaart gegraven worden richting boerderij Zijleinde aan de westoever van de Zijl. Twee percelen bosland zouden vergraven worden. Bewoner Petrus van der Geest van het Zeileinde, die juist in dat jaar getrouwd was, moest een deel van zijn tuin afstaan.

Een totaaloverzicht van het plan uit 1854 ontbreekt. Het tracé is ingetekend op de topografische kaart uit 1850. ▼



Trekvaart, jaagpad, rijweg en bermsloot bogen ten noorden van Zijleinde af in oostelijke richting om de Zijl loodrecht te kunnen kruisen. Voor de overbrugging van de Zijl waren twee aanplantingen in de Zijl gedacht voor de twee landhoofden en een betrekkelijk korte brug. Het type brug was onbenoemd, maar waarschijnlijk had Van der Paauw een rolbrug in gedach- ten. Dergelijke bruggen waren in die tijd ook gangbaar over de Ringvaart van de Haarlemmermeer.



Voor de verbinding Zijl-Zijp was een trekvaart nodig door de Boterhuispolder.



M. van der Valk maakte een ets van de Zijldijk in 1925. Uiterst links staat een rolpaal om de lijn van de 'jager' in de Zijlbocht te leiden.

Aan de oostzijde van de Zijl koerste het tracé door de Zweilanderpolder aan op de Boekhorstervaart, die als trekvaart gebruikt kon worden.

De door de Zweilanderpolder te graven trekvaart lag net ten noorden van boerderij Het Klaverblad. De rijweg schampte de zuidzijde van een opstal van C. van Kampen en moest er met een flauwe bocht omheen gelegd worden.



De verbinding kruiste de Pieter Mauritsvaart tussen de woning van Cornelis van Kampen en Het Klaverblad.



De verbinding kruiste de Zevenhuizervaart ter hoogte van twee daglonerhuisjes. Voor de ontworpen trekvaart moesten de Boekhorstervaart en Zomersloot verbreed worden.

Over de Pieter Mauritsvaart was een vergelijkbare brug als over de Zijl ontworpen. Langs de zuidzijde van de Zweilander- en Waterloospolder volgden de rijweg en het jaagpad de bestaande kaden langs de Boekhorstervaart en de Zomersloot. Beide watergangen moesten wel verbreed worden om als trekvaart te kunnen dienen. De verbreding van de Boekhorstervaart ging ten koste van stukken land die toebehoorden aan Louise en Louise Caroline Guillaume, gravinnen de Merode in België.

De opstal op perceel 49 moest wijken voor de verbrede Boekhorstervaart. Vlak voor de Zevenhuizervaart stonden twee aan elkaar gebouwde daglonerhuisjes. In 1854 woonde Pieter van Egmond in één van die huisjes. De rijweg moest langs de zuidgevel van de huisjes versmald worden. Over de Zevenhuizervaart kwam een brug voor de rijweg en het jaagpad, dat langs de Zomersloot verder naar het oosten voerde. Waar de Zomersloot in de Koppoel uitkwam (en -komt) maakte het tracé een scherpe bocht naar het noorden. Rijweg en jaagpad volgden vanaf hier de oostelijke kade van de Waterloospolder. De trekschuiten zouden vervolgens door de Koppoel, Kleipoel en de Ade kunnen varen. Er moest wel een watering overbrugd worden waarin de Waterloosmolen zijn bemalingswater uitsloeg.

Het volgende water dat overbrugd moest worden om van de Waterloos- in de Buurterpolder te komen was Diepenhoek. Het tracé van rijweg en jaagpad volgde hier niet meer de grillig verlopende polderkade, maar gewoon de oever, soms door buitendijks boezemland en doorsneed dan enkele watergangen die zich landinwaarts uitstrekten. Aan de polderzijde was (wederom) een bermsloot voorzien.



De Ade heeft bij de Buurterpolder een S-bocht. Van der Paauw ontwierp hier een afsnijding.



Het sluitstuk van de verbinding: de weg voorlangs de Kloosterwoning op de noordoostpunt van de Ader polder en de brug over de Ringvaart naar de Huigsloterdijk.

In de Buurterpolder liep de weg pal voor de boerderij van Verkleij langs. Precies ten noorden van de boerderij maakt de Ade nog steeds een scherpe S-bocht om de noordoostpunt van de Buurterpolder. De bocht in de Ade is voor zeilers “vaak nog steeds hard werken vanwege de flinke richtingverandering”. Van der Paauw had hier een doorsnijding van de landtong inclusief de polderkaden ontworpen.

De voorlaatste overbrugging was voorzien over de Buurt, nu Boerenbuurt geheten. De rijweg en jaagpad volgden hierna de oostelijke kade van de Aderpolder. Op de zuidoosthoek van de Aderpolder had het Rooms Katholieke Oude Armen Kantoer percelen in bezit. Op de noordoosthoek van de Aderpolder stond een boerderij genaamd Kloosterwoning, die te maken kreeg met een rijweg op het erf. Ten noorden van de boerderij, net voor de Ringvaart moest nog een boezemwater in de Aderpolder overbrugd worden. De laatste overbrugging was over de Ringvaart naar de huidige Huigsloterdijk, vlak bij restaurant Lowietje aan de Kaag.

De plannen gingen niet door

Zowel het tracé uit 1853 als uit 1854 besloeg meerdere gemeentelijke territoria. De geplande verbinding via de Zijldijk vanaf de tol bij de Spanjaardsbrug lag op het grondgebied van Leiderdorp, dan kwam een stukje in de gemeente Oegstgeest, daarna Warmond en Alkemade.

Het plan uit 1854 was nog iets gecompliceerder. Het tracé tussen de Pieter Mauritsvaart en de Zevenhuizervaart lag zelfs op het gebied van een vijfde gemeente: de Vrije en Lage Boekhorst (hoewel die gemeente in 1855 zou opgaan in Alkemade).

Volgens G.L. Driessen is de uitvoering van het plan belemmerd door gemeentebesturen “die niet bereid bleken de tot stand koming van den op hun grondgebied ontworpen weg te bevorderen”. Pogingen van Gedeputeerde Staten in juni 1857 om de gemeenten nader tot elkaar te brengen, liepen op niets uit. Burgemeester en Wethouders van Leiden rapporteerden een maand later aan de gemeenteraad “dat alle pogingen tot den aanleg van een rijweg, vaart en jaagpad naar den Haarlemmermeerpolder, zijn mislukt”.

Wel een rijweg (1867-1870)

In elk geval waren Leiden en Alkemade overtuigd van de noodzaak van een verbinding tussen beide gemeenten. De oplossing werd gevonden in een rijweg (zonder trekvaart) buiten de gemeenten Oegstgeest en Warmond om. Iets ten noorden van de



De S-bocht in de Ade (foto Alfred Bakker, juli 2021).



Aan de oostzijde van de Ade in de Kaspolder staat de woning 'Casade', een verwijzing naar Kaspolder en Ade (foto Alfred Bakker, juli 2021).

Spanjaardsbrug kwam de Nieuwe Weg tot stand tussen de Zijldijk en de kade langs de Stroomsloot. Op die kade kwam de huidige Leidseweg te liggen die via de Ripselaan uitkwam bij de Achterweg in Nieuwe Wetering. De gemeenteraad van Alkemade keurde het plan goed op 30 december 1867.

De aanleg van de rijweg ging vlot. Vanuit Rome schreef zouaaf Jacobus Termeulen in oktober 1868: “ik stond er van te kijken als ik leesde dat ze druk aan de reiweg aan het werk zijn ik had niet gedacht dat er weer van beure zou maar onder de hand zou die al klaar wezen.”

Twee jaar later was de weg zo goed als klaar met de aanbesteding voor de brug over de Ringvaart bij Nieuwe Wetering op 15 september 1870. Toen de Meerbrug opgeleverd was, had Leiden zijn gewenste verbinding met de Haarlemmermeer.

Bronnen:

- G.L. Driessen (1931-1932), Het leven en de geschriften van den Stadsarchitect Salomon van der Paauw (1794-1869). Delen I en II. Leids Jaarboekje 1931 en 1932.
- J.W. Kret (1995), Het hart op de hoek. Een kijkje in de geschiedenis van het plaatselijk bestuur van de gemeente Alkemade en haar huisvesting.
- E. Noo (2021), Vriendelijke mededeling.
- E. Pelinck (1967), De functionarissen belast met de zorg voor de stadsbouwwerken te Leiden (1575-1818), Leids Jaarboekje, pp. 59-76.
- Theo van der Poel (1990), Sprokkelen rond de Oude Ade. Een wandeling tussen Kerksloot en Zijl.
- C. Smit, Stadsarchitect Salomon van der Paauw, een man van de solide oude stempel (1794-1869).
- J. Termeulen (1867-1869), Brieven uit Italië.
- N. de Vreeze en M. van Aerschot (2020), Stadsarchitecten en stadsbouwmeesters.