

De verbeterde ontsluiting van de gasthuisarchieven krijgt dit jaar een vervolg met een digitale bronneneditie van de ruim 1400 charters. Naar verwachting zal dit een grote stimulans zijn voor onderzoek naar allerlei aspecten van de middeleeuwse stadsgeschiedenis. Een voorbeeld uit De Melkers boek is de aanleg van een marktplein op de Dam rond 1390, de Plaatse (p. 48). Deze topografische ontwikkeling kon hij reconstrueren op basis van een groep posten uit de oudste legger van het Oude Gasthuis, uit de periode 1391-1398. Het stelde hem in staat een belangrijk verband te leggen met de bouw van een nieuw stadhuis en de Nieuwe Kerk, niet lang daarna: 'In de jaren tussen 1390 en 1410 voorzag Amsterdam zich van drie direct aangrenzende centra bij de dam in de Amstel van respectievelijk economische, politieke en religieuze aard. Hier zien we een zelfbewust stadsbestuur aan het werk, dat zelf vorm wenste te geven aan zijn stad. Hier was het de mens die de stad veranderde en niet andersom' (p. 388-389).

Bas de Melker heeft een uitzonderlijk knappe studie afgeleverd, die waarschijnlijk nog vele jaren als standaardwerk zal gelden. Vanuit een grote belezenheid en deskundigheid heeft hij een veelheid aan bronnen kritisch in samenhang bestudeerd, daarbij steeds de beperkingen en lacunes van het materiaal in het oog houdend en zorgvuldig maar tegelijk toegankelijk formulerend. Bovendien heeft hij dat gedaan vanuit een breed perspectief op de werkelijkheid: religieuze ontwikkelingen als kloosterstichtingen bezag hij niet als geïsoleerde verschijnselen, maar in samenhang met maatschappelijke, economische en ruimtelijke ontwikkelingen. Met de vlak voor zijn overlijden opgerichte SMAA heeft hij het initiatief genomen om voort te bouwen op zijn kennis van en enthousiasme voor de middeleeuwse geschiedenis van Amsterdam. Voorwaar geen geringe nalatenschap.

MARCEL IJSSELSTIJN



MARCA BULTINK, JACQUES MOERMAN,
MARLOES WELLENBERG EN AD VAN DER ZEE (RED.)

ATLAS VAN DE TREKVAARTEN IN ZUID-HOLLAND

Bussum (THOTH) 2021, 192 pp., ill. in kleur,
ISBN 978 90 6868 817 7, € 34,95

Met de uitgave van *Atlas van de trekvaarten in Zuid-Holland* bevestigt THOTH wederom zijn positie als uitgever van kwaliteitsatlassen, want eerder verschenen daar ook de *Atlas van de Verstedelijking in Nederland*, de *Atlas van de Schie*, de *Stedenatlas Jacob van Deventer* en een aantal delen in de reeks historische atlassen van steden die voorheen bij SUN en Vantilt werd uitgegeven. Overeenkomstig kenmerk van deze atlassen is de wijze waarop de kaarten en stadsplattegronden zijn

vormgegeven, waarin we de hand van kaartenmaker Yvonne van Mil herkennen. De in de nu voorliggende atlas gepresenteerde kaarten betekenen, zeker voor de historisch geograaf, een echte meerwaarde en laten zien dat historici steeds ruimtelijker kijken. De beeldredactie was in handen van Eelco Beukers, die dit vaker heel goed doet (zie bijvoorbeeld de tweedelige *Geschiedenis van de Zaanstreek* of de *Bosatlas van het cultureel erfgoed*) en ook nu prachtig werk heeft afgele-

verd. De (oude) kaarten, prenten, schilderijen en foto's ondersteunen de tekst op de goede plek, maar vormen ook afzonderlijk een eigen geheel.

Het boek opent met een voorwoord van de vermaarde historicus Jan de Vries, die de ontwikkeling van de trekvaarten in 1978 voor het eerst onder de aandacht bracht in zijn publicatie *Barges and capitalism*. Zijn kaart uit die publicatie is in bewerkte vorm overgenomen in deze atlas, en vormt voor de auteurs het uitgangspunt om alle aspecten van de trekvaarten te beschrijven. Zoals de titel al aangeeft ligt de focus hierbij op Zuid-Holland. Het boek komt voort uit de 'erfgoedlijn trekvaarten' van de provincie. Er zijn korte uitstapjes naar Noord-Holland en Utrecht, maar de rest van Nederland komt eigenlijk niet aan bod. De auteurs hopen ook op vervolgonderzoek naar andere delen van het land waar dit fenomeen voorkwam. Ik kan deze oproep alleen maar ondersteunen.

Wat zijn trekvaarten eigenlijk? In het openingshoofdstuk wordt dit helder neergezet. Jan de Vries doet dit ook al in zijn voorwoord, wanneer hij de trekshuit typeert als dé ruggengraat van het openbaar vervoer in Nederland in de periode tot de komst van de spoorwegen in de negentiende eeuw. De eerste trekvaart, van Amsterdam naar Haarlem (1632), vormde het begin van een uiterst geraffineerd stelsel van bestaande en nieuwgegraven vaarten die de belangrijkste steden met elkaar verbonden. Personenvervoer over land was lastig en oncomfortabel, en de trekshuit bood uitkomst in de periode dat de Republiek zich ontwikkelde tot wereldmacht en behoefte bestond aan comfortabel reizen. De weinige landwegen die van belang waren voor het doorgaande verkeer lagen voor het merendeel tussen plaatsen waar het net van trekvaarten lacunes vertoonde, zoals tussen Hoorn en Enkhuizen (foutje op de kaart op p. 7) en tussen Rotterdam en Gouda. Zo ontstond vanaf 1632 een fijnmazig transport- en reizigersstelsel dat zich vertakte door het laaggelegen polderland van Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht. Dit stond aan de overzijde van de Zuiderzee (via de veerdienst Enkhuizen-Stavoren) in verbinding met het netwerk van Friesland en Groningen, en via de Zuiderzee met dat van Kampen-Hasselt-Zwolle. Excentrisch lagen er nog trekvaarten tussen Arnhem en Nijmegen (de Grift), tussen Sas van Gent en Gent en tussen Sluis en Brugge. Met de komst van de stoomschepen, en helemaal met de komst van de stoomtreinen, was het gedaan met de trekschuit. In Zuid-Holland werd rond 1880 de laatste

dienst opgeheven. In het noorden van het land bleef het systeem nog lange(re) tijd functioneren, maar voor die geschiedenis moeten we wachten tot er een atlas van de trekvaarten van Friesland en Groningen verschijnt.

Het boek is geografisch en thematisch ingedeeld en bestaat uit dertig hoofdstukken, geschreven door verschillende specialisten. De teksten zijn gebaseerd op bestaande literatuur, maar ook op nieuw archiefonderzoek. Het notenapparaat is achterin opgenomen, hetgeen de leesbaarheid van de teksten niet hindert. De hoofdstukken wisselen van lengte, maar storend is dat nergens. Prettig zijn de bladspiegel en de verhouding tekst-beeld.

Je zou deze atlas kunnen zien als een encyclopedie, want geen facet van de trekvaartengeschiedenis blijft onvermeld. Al lezende kom je de leukste dingen tegen, over buitenplaatsen, over windassen en overtomen, over nachtschuiten (denk aan de nachttrein) of over nooit gegraven vaarten. De Vliet met de Leidse Dam tussen Leiden en Den Haag – wat een fascinerende geschiedenis. En we komen ook te weten dat Wolfgang Amadeus Mozart met de trekschuit naar Haarlem ging, waar hij het orgel in de St. Bavo bespeelde. De hoofdstukken die geografisch van aard zijn beschrijven de geschiedenis van een specifieke trekvaart, in relatie tot de bestaande infrastructuur en waterhuishouding. Doordat er allerlei samenhangende voorzieningen nodig waren, zoals jaagwegen, bruggen, wagenveren, tolhuizen en halteplaatsen, had de komst van een trekvaartdienst veel invloed op het landschap en de verdere ontwikkeling ervan. Zoals gezegd worden deze geschiedenissen prachtig ondersteund met kaarten en ander beeldmateriaal.

Het laatste hoofdstuk gaat over de toekomst van de trekvaarten, die steeds meer als cultureel erfgoed in de belangstelling komen te staan. In het verleden werden delen van trekvaarten nogal eens gedempt omdat er nieuwe ontwikkelingen waren gepland, bijvoorbeeld in Leiden en tussen Gorinchem en Vianen. Ook elders in Nederland zijn grote delen van het stelsel inmiddels niet meer aanwezig in het landschap. Hopelijk kan deze hernieuwde belangstelling voor dit belangwekkende stelsel in de toekomst voorkomen dat we nog meer kwijtraken. Alleen al vanuit dat perspectief zou het goed zijn dit werk ook elders te doen, zodat we een landelijk overzicht krijgen van nog bestaande en verdwenen onderdelen van dit trekvaartenstelsel.

HENK BAAS