

# De 'keizerlijke

Tekening van H. Tavenier van Huis ten Halve met doorrijstal. Het huis was een pleisterplaats voor de postwagen/diligence.



Café Jachtlust rond 1915. Voor de herberg staan o.a. de toenmalige eigenaar Piet Koopman (met witte boord) met zijn vrouw en hun twee kinderen in de kinderwagen. COLLECTIE MARJO HOOGEWERF

## AL EEUWENLANG LEVENSADER

*wech*' van Heemskerk

Al eeuwenlang is de Rijksstraatweg een belangrijke verbindingsweg tussen Haarlem en Alkmaar. Zeker vóór de aanleg van de A9 in de jaren vijftig van de vorige eeuw was deze weg van cruciaal belang voor het vervoer.

Vroeger heette de Rijksstraatweg Grootte Houtweg, Principale Postweg of Hereweg/Heerbaan. Die laatste benaming wijst erop, dat de weg vooral een militaire functie had (heer/heir=leger). Vermoedelijk is de weg aangelegd in de twaalfde eeuw, toen het leger van de graven van Holland zich snel moest kunnen verplaatsen om de opstandige West-Friezen onder de duim te krijgen. Dat het Huldtoneel (ook wel Scepelenberg genoemd) zich langs de Rijksstraatweg bevindt, duidt ook op het grote belang van deze verbindingsweg. Traditioneel werden daar de graven van Holland ingehuldigd als heren van Kennemerland. Het was ook een verzamelpunt voor militairen die 'ter Heervaart' gingen. In de Middeleeuwen maakte de weg deel uit van een route die liep van Dordrecht tot aan Camperduin (Bergen). De graven van Holland, die in Dordrecht resideerden, gebruikten de weg om hun bezittingen te inspecteren. In die tijd was de weg nog slecht begaanbaar. Bij droogte viel het niet mee om zich over de rulle zandweg te verplaatsen en in het najaar en de winter was de weg erg modderig. Zandverstuiwingen zorgden vaak voor problemen. Regelmatig gebeurde het dat rijtuigen omsloegen of kwamen vast te zitten. Na vele klachten hierover werd de weg in 1785 verlegd en verbeterd.

**NAPOLEON**

Ook keizer Napoleon maakte in 1811, toen hij Noord-Holland bezocht om verdedigingswerken te inspecteren, van de weg gebruik. Op 17 oktober van dat jaar passeerde hij per koets bij de Linie van Beverwijk de plek waar nu een gedenkzuil staat op lunet nr 8. (Een lunet -het woord is afkomstig van het Franse woord 'Lune'=maan- was een verdedi-



1913 – De stoomtram met kinderen uit de buurt. Onder anderen van Beemsterboer, Castricum, Eeltink, Tuijn, Jak en Van Velzen. COLLECTIE HKH

gingswerk in de vorm van een halve maan) Op zijn inspectietocht passeerden de keizer en zijn gevolg ook Heemskerk. Niet via de gereconstrueerde weg, die toen tijdelijk door verstuiwing onbegaanbaar was, maar via het oude Haarlemmer voetpad, een rond 1940 in verval geraakte alternatieve route. Bij het landhek van boerderij 't Zuidend, die tegenwoordig in bezit is van de familie Admiraal, werd zijne keizerlijke majesteit volgens de overlevering toegesproken door de 'maire' (burgemeester) Jan Karshoff van Heemskerk en zijn Beverwijkse collega. Karshoff gaf Napoleon inlichtingen over de toestand waarin de 'keizerlijke wech' zich bevond.

**HERBERGEN EN LOGEMENTEN**

Na het vertrek van de Fransen werd in het Koninkrijk der Nederlanden een begin gemaakt ▶



Oproeien van de tramrails, 1924. COLLECTIE HKH

met de aanleg van een stelsel van verharde rijkswegen die de verschillende regio's met elkaar verbonden. Deze wegen kregen, gelet op de bestrating, ook de naam Rijksstraatweg. In de Franse tijd was hiervoor met de routes impériales al de basis gelegd. De trekschuiten en beurtschepen begonnen als vervoermiddel steeds meer terrein te verliezen ten opzichte van het vrachtverkeer met paarden over de weg. In onze regio speelde het vervoer over water overigens nauwelijks een rol, omdat er maar weinig geschikt vaarwater was.

Onder koning Willem I (1815-1840) kwam er in 1821 een indeling in 16 rijkswegen 1e klasse en 33 rijkswegen 2e klasse. Op die wegen werd tol geheven. Op de plekken waar dat gebeurde ontstonden pleisterplaatsen, waar paarden konden worden uitgespannen en reizigers in de herberg een verfrissing namen. Onderweg kon men even 'opsteken' bij tal van herbergen, zoals 't Bonte Paerd (naast de Duinderwal), 't Huis ten Halve in Noorddorp (zo genoemd omdat het halverwege Haarlem-Alkmaar lag, een andere benaming voor dit logement was De Roode Molen), De Roode Leeuw (bij de Kerkweg) en In 't Heck. Bij deze laatste herberg, eveneens bij de Kerkweg, stond een afsluitbaar hekwerk. Passanten waren verplicht zodra ze het hek waren gepasseerd, dit weer te sluiten. Het was namelijk onderdeel van de zogeheten hertenheining, die moest voorkomen dat herten schade aan gewassen konden toebrengen. Wie het hek niet achter zich dicht deed, riskeerde een forse boete.

Na zonsopgang mocht men zich niet meer op wegen en paden begeven. Dit werd beschouwd als landloperij, waar forse boetes en zelfs gevangenisstraf op stonden. Daarom brachten reizigers onderweg de nacht door in een logement. Voor de postkoetsen was Noorddorp een belangrijke plek, omdat dit halverwege het traject Haarlem-Alkmaar

lag. Het huis aan de Rijksstraatweg heet daar nog steeds 'Halfweg'. Reizigers uit Haarlem konden daar overstappen in de koets naar Alkmaar en omgekeerd. Wie met de rug naar de koetsier zat en dus 'achteruit reed', betaalde 1 gulden en 16 stuivers, wilde men 'vooruit rijden' dan kostte dat zes stuivers meer.

#### AANBESTEDING

Reizen over de onverharde wegen duurden naar onze maatstaven toen erg lang. De postkoets die om 9 uur 's ochtends vanuit Haarlem vertrok, arriveerde pas tegen het middaguur in Heemskerk (Noorddorp). Heel veel sneller dan een reis te voet ging het dus niet. In de geschiedenis van de Rijksstraatweg is het jaar 1820 van groot belang geweest. Op 27 mei van dat jaar vond de aanbesteding plaats van Straatweg nr. 1 van Alkmaar naar Castricum (later zou het deel van Castricum naar Beverwijk volgen). Dit traject was onderdeel van 'Rijks groote Weg nummer 1', die liep van Leer in Noord-Duitsland via o.a. Alkmaar en Haarlem naar Duinkerken in Noord-Frankrijk. De aanbesteding vond plaats in het lokaal van het Gouvernement te Haarlem. De weg werd 12 ellen (ongeveer 8,20 meter) breed, inclusief bomenrij. De bestrating van de weg, waarbij tevens veel bochten werden afgesneden, betekende een enorme verbetering. Het vervoer van land- en tuinbouwproducten werd nu een stuk gemakkelijker. Ook het post- en personenvervoer over de weg had er baat bij. Bij Koninklijk Besluit van 8 juli 1820 werden vier tollens geplaatst: twee in Heiloo, één in Castricum (aan de zuidkant van de dorpskom) en één in Heemskerk onder Noorddorp, tegenover Rijksstraatweg 24. De tolhuisjes met hek werden gebouwd door aannemer Jan van de Meer uit Zaandijk.

De 'keizerlijke wech'



1913 – Café Barend de Roode. Tramwissel. COLLECTIE HKH



Zicht op de Rijkstraatweg ter hoogte van café Jachtlust. COLLECTIE HKH



Dirk Verver en familie. De foto is van vóór 1925. Dirk had op zijn boerderij een zogenaamde 'Bullenstier'. Zijn werknemer Klaas Knap ging in de wintermaanden –tijdens de stalperiode– langs met de stier als er klandizie was. Dat liet men weten met een vlag. COLLECTIE HKH

## Verdwenen traditie

In vroeger tijden was het de taak van de gemeentebode om hoogwaardigheidsbekleders bij de gemeentegrens van Beverwijk en Heemskerk op te wachten en te begeleiden naar de plaats van bestemming, bijvoorbeeld de burgemeesterswoning of de pastorie. In 1923 werd dit oude gebruik weer opgepakt om er een traditie van te maken. Op de foto zien we –op de hoek van de Maerten van Heemskerckstraat/ Rijkstraatweg– dominee Johannes IJzerman die op zondag 28 februari 1926 werd onthaald. Hij is de man met de zwarte hoed. Naast hem zien we burgemeester Vreugde. Zijn vrouw overhandigt bloemen aan de vrouw van de dominee. Pastoor Paulussen ziet toe. In de jaren 60/70 is deze traditie verdwenen.

COLLECTIE HKH





De Rijksstraatweg is nog rustig. De wegbermen zijn uitermate geschikt voor het beweiden van geiten, de werkmanskoeien, aan 't kuur (met kuurpenketting of touw). Hier de geiten van de heer Duin, die er zelf ontspannen bij ligt. COLLECTIE HKH



Mei 1945 – De uittocht van Duitse soldaten na de bevrijding, hier lopend over de Rijksstraatweg. Op de achtergrond is de Oosterstreng zichtbaar. COLLECTIE HKH



Rijksstraatweg, mei 1945. Vertrekkende Duitse soldaten. COLLECTIE HKH

## De Rijksstraatweg door de jaren heen

### Wegverbreding



*Tussen Beverwijk en Castricum wordt de rijksweg naar Alkmaar verbeterd door verbreding en slechting van bochten. Aldus kwam een huis midden in het nieuwe weggeleente te staan; het perceel is nog niet afgebroken, ofschoon links en rechts de onderbouw voor den weg bijna gereed is.*

De wegverbreding van de Rijksstraatweg vond plaats in 1937. De tuinderswoning van de familie Sinnige (Klein Canada) wordt gesloopt. COLLECTIE HKH



De wagen met hooibalen van Jan van Lieshout op de Rijksstraatweg. Circa 1963. COLLECTIE HKH

# De 'keizerlijke wech'



Vooroorlogse foto van de heer Sinnige fietsend over de Rijksstraatweg. FOTO HKH

De tol was nodig om de aanleg en het onderhoud van de weg te bekostigen. Om een indruk te geven: in 1825 bedroeg de opbrengst van de tol in Heemskerk 721,02 gulden, in 1826 637,51 gulden, in 1827 625,95 gulden en in 1828 760,23 gulden. Grubbelt Brands is de eerste tolgaarder in Noorddorp wiens naam we kennen. Hij was afkomstig uit Urk. Daar was hij schout geweest maar failliet gegaan. In 1826 kwam hij naar Heemskerk, waar hij drie jaar als tolgaarder in functie zou blijven. Veel later, toen hij inmiddels 70 jaar oud was, zou hij nog benoemd worden tot tolgaarder van de Blokkerbrug in Blokker. In 1837 pachtte W. Odijk uit Utrecht de Heemskerkse tol. Hij wees Jan Coert Scheffer aan tot tolgaarder. Tolgaarders waren uiteraard niet de meest geliefde personen. Het zal dan ook wel geen toeval zijn, dat velen van hen 'van buiten' kwamen, zoals Brands. Toch zijn er ook enkele Heemskerkers onder de tolgaarders in Noorddorp te vinden, zoals Van Hooft, Eykink, Van der Kolk en Kuyl. Y.F. Admiraal was de langstzittende en tevens laatste tolgaarder, van 1886 tot 1896. Sinds dat jaar werd geen tol meer geheven, in 1899 volgde de officiële afschaffing van Rijkstollen. De sloopmaterialen, waaronder de ijzeren hekpalen, werden openbaar verkocht.

## STOOMTRAM

In 1897 liepen veel nieuwsgierige Heemskerkers naar de Rijksstraatweg om de eerste stoomtram te verwelkomen. Een nieuwe vorm van openbaar vervoer die een geduchte concurrent werd van de oude diligence en de door paarden getrokken vrachtkarren. Tussen Beverwijk en Wijk aan Zee was al in 1882 een stoomtram geïntroduceerd. In hetzelfde jaar diende Jan Holland van de Kennemer Stoomtram Maatschappij, die een concessie had voor een tramlijn van Alkmaar naar Velsen, het

verzoek in om op de Rijksstraatweg in Heemskerk tramrails te mogen aanleggen. Hij kreeg het groene licht, maar het duurde toch nog vijftien jaar voor er een tramverbinding door Heemskerk werd gerealiseerd door de Brusselse ingenieur M. Lübcké van de *S.A. Belge de Tramways Néerlandais (Haarlem et Extensions)*. Niet iedereen was overtuigd van het nut van deze nieuwigheid. Zo stelde raadslid J. Schuit dat 'het dorp geen verbinding behoeft'. Ook wethouder Seignette zag de komst van het stalen monster niet zitten. Pas nadat allerlei voorwaarden betreffende de veiligheid en verlichting aan de trammaatschappij waren gesteld, werd de concessie verleend. Bij remise De Roode Molen van herbergier Barend de Roode werd een wissel aangelegd, zodat de trams uit beide richtingen op elkaar konden wachten en vervolgens hun reis konden voortzetten. Tevens was dit een overlaadstation voor meegevoerde goederen. Wilde iemand met de tram mee, dan meldde hij zich bij een van de haltes, waar dan een zwarte vlag werd uitgehangen als teken dat de machinist moest stoppen.

## DUUR EN NIET COMFORTABEL

Voor de gewone Heemskerker was de tram te duur en erg comfortabel was de reis ook niet. Wie het hele traject van Beverwijk naar Alkmaar aflegde, was drie en een half uur onderweg. Dat kwam door de vele tussenstops en doordat er slechts met lage snelheid mocht worden gereden. Soms was er ook sprake van storingen die de dienstregeling ontregelden. Tussen 1903 en 1909 verdiende de tramonderneming ca. 50.000 gulden aan het vervoer van passagiers en 11.000 tot 16.000 gulden per jaar aan goederenvervoer. Na de Eerste Wereldoorlog werd de concurrentie steeds groter door de komst van de vrachtwagen en de autobus. De Heemskerkers Jaap en Nelis Beentjes pikten met hun autobus passa▶

# De 'keizerlijke wech'

Demonstratie -eind dertiger jaren- door fietsers bij slagerij Castricum. Rechts zijn de fietsen te zien. Het winkelcomplex was omstreeks 1925 gebouwd en afbraak en herbouw wegens wegverbreding was voor Castricum niet bespreekbaar. Het huis was nog betrekkelijk nieuw. Had de familie dat destijds wel gedaan, dan was er ruimte geweest voor het parkeren van auto's. Maar auto's waren er toentertijd nog nauwelijks. COLLECTIE HKH



giers op die op de tram stonden te wachten. Elders op het traject was ook sprake van dit soort praktijken. Een lang leven was de tram dan ook niet beschoren, hij hield al in 1924 op met rijden. De tramrails werden opgedoekt en de Rijksstraatweg werd verbreed en enigszins verlegd, met fiets- en wandelpaden aan beide zijden. Mijn grootvader Lou Diemeer werd toen in de gelegenheid gesteld om een bermperceel langs de Noorddorperbeek aan te kopen. Hij deed dat onmiddellijk en plaatste vlak naast het wandelpad een dichte doornhaag, 'anders leggen straks de stelletjes voor m'n glazen'.

## GESLOOPT

Veel woningen en winkeltjes werden aan de modernisering van de Rijksstraatweg opgeofferd en gesloopt. Ook De Roode Molen moest tegen de vlakke. Tot die tijd woonden daarin zeven gezinnen. Een aantal woningen werd afgebroken en enkele meters naar achteren opnieuw opgebouwd met het oude materiaal. Even leek het erop dat zelfs de nieuwe slagerij van de gebroeders Castricum onder de slopershamer zou komen. Maar door hun felle protesten tegen verplaatsing van het pand en met steun van buurtbewoners, die de Rijksstraatweg met fietsen barricadeerden, kon dit onheil worden afgewend. De Rijksstraatweg werd voorzien van nieuwe klinkers, die later gefaseerd plaatsmaakten voor asfalt. In 1970 was het grootste gedeelte van de weg geasfalteerd. Woningen en bedrijfsruimten

mochten niet meer vlak langs de Rijksstraatweg worden gebouwd omdat venters dan het fietsverkeer zouden kunnen belemmeren. Een ventweg werd een vereiste.

Het verkeer werd in de loop der jaren drukker en drukker. Oudere bewoners van de Rijksstraatweg, geboren rond 1900, hebben me nog verteld dat dit vroeger heel anders was. 'We hebben nog meegeemaakt dat er één auto per dag langskwam. Dan vlogen we met z'n allen naar de weg'. Zij herinnerden zich ook nog de vele paard-en-wagens op de Rijksstraatweg. 'Er ging er nogal eens een aan de kletter [= op hol slaan] als er een tram aankwam. Veel van de paarden, ketjes of hitjes genoemd, waren in die tijd uit Rusland of Polen afkomstig. Ze hadden voor de lorries gelopen in de mijnen en waren de drukte van de straat niet gewend. Vandaar dat een bekende vraag van paardenhandelaren was of een paard niet bang was van de tram.' Mijn moeder Riek (Hendrieka) rende vroeger ook naar de weg als er een auto aan kwam. Tegenwoordig kun je op dezelfde plek nauwelijks nog oversteken vanwege de drukte!

## VOOR DIT ARTIKEL IS O.M. GERAADPLEEGD:

- Simon Zuurbier: 'De Nieuwe Weg aangelegd in 1820', in: Oud-Castricum, 16<sup>e</sup> jaarboekje 1993, blz. 26-29.
- P.A. de Boer en E. Stokhof: 'Stoom langs Heemskerk', Heemskring nr. 15, blz. 21-32.

*'De voerman heeft het eindlyk met zyn vracht  
Door 't gulle zand te Heemskerk aangebracht' (...)  
'Des trede ik voort om my daar verder te vermaken,  
Aloud en sierlyk dorp! gy doet myn yver blaken,  
Als ik u net gebouw van kerk en toren zie.'*

(C. BRUIN, NOORDHOLLANDSCHE ARKADIA - 1732)