Redengevende beschrijving

Nummer monument: **64**
Soort monument: **Gemeentelijk monument**
Adres: **Tussen Havenpad 4 en 5, 1452 PP Ilpendam**
Naam object: **Jaagpadbrug**
Kadastrale gegevens: **Waterland E 1783**
Coördinaten: **52.46055, N; 4.95160 O**
Oorspronkelijke functie: **Brug**
Huidige functie: **Brug**
Bouwjaar: **Bouwjaar van de huidige brug is onbekend maar sinds 1664 is op deze locatie een brug aanwezig.**

Omvang bescherming: De bescherming betreft de brug inclusief landhoofden en aanlandingen.

Stedenbouwkundige context: De brug bevindt zich tussen het Noordhollandsch Kanaal en het Oude Kanaal, wat een oude tak is van het Noordhollandsch kanaal. Het is ten westen van het Oude Kanaal en het zuidwesten van de dorpskern van Ilpendam gelegen. De brug vormt de verbinding tussen Havenpad 1 t/m 4, ten noorden van de brug, enerzijds en Havenpad 5, ten zuiden van de brug, anderzijds. Ten noorden van de brug liggen klinkers. Ten zuiden van de brug liggen op de eerste paar meter eveneens klinkers maar daarna begint een zandpad.
De brug overspant een klein slootje dat geen onderdeel is van het middeleeuwse ontginningspatroon maar dienst deed als verbinding tussen het Oude Kanaal en het balkengat van de oude houtzaagmolen *De Jonge Bouw*, die min of meer op de plaats van Havendijk 4 stond. Het Havenpad was van oorsprong een jaagpad naast de Vijfstedentrekvaart tussen Amsterdam en Purmerend.

Cultuurhistorische context: De Vijfstedentrekvaart werd in 1664 aangelegd en vormde de verbinding tussen de steden Amsterdam, Purmerend, Monnickendam, Edam en Hoorn. Amsterdam was reeds via een trekvaart verbonden met Haarlem – Leiden, Weesp – 's-Graveland en Muiden – Naarden. Tussen Hoorn en Alkmaar lag eveneens al een trekvaart. In het begin van de 19e eeuw werd de Vijfstedentrekvaart een Zesstedentrekvaart door een uitbreiding naar Enkhuizen, hoewel dit een verharde weg was en geen trekvaart. Bij het tracé van de Vijstedentrekvaart werd gebruik gemaakt van de ringvaarten van de droogmakerijen de Beemster en de Purmer.
De trekvaart was het tracé van het belangrijkste vervoersmiddel uit de 17e eeuw: de trekschuit. Dit was een platte boot die vooruit werd getrokken door een paard wat op de kant, op het jaagpad, liep. Om dit mogelijk te maken, mochten er geen obstakels zoals bomen tussen het jaagpad en de trekvaart aanwezig zijn. Ook bruggen moesten zo worden vormgegeven dat het niet mogelijk was dat het touw tussen het paard en de schuit aan de brugleuning bleef haken. Naast hun logistieke functie dienen de trekvaarten ook als onderdeel van het boezemsysteem. Door de vaarten werd overtollig water door middel van molens, gemalen en sluizen naar de Noordzee en de Zuiderzee, later IJsselmeer, afgevoerd. In droge tijden wordt via hetzelfde stelsel zoet water uit het IJsselmeer en het Markermeer binnengelaten.

De totstandkoming van de Vijfstedentrekvaart verliep moeizaam door spanningen tussen de steden die niet in staat bleken hun deelbelangen opzij te zetten ten behoeve van het gemeenschappelijk belang. Bij Het Schouw splitste de trekvaart zich namelijk in een westelijk – via Purmerend en dus ook langs Ilpendam – en een oostelijk deel via Monnickendam en Edam. Bij Oosthuizen kwamen de trekvaarten weer samen. Monnickendam en vooral Edam wilden niet

dat het wegverkeer naar Amsterdam via Purmerend liep, uit angst hun tolinkomsten te verliezen. Hierom werd een compromis gesloten; alleen de trekschuit en klein verkeer mochten via Purmerend reizen en al het verkeer waar een wagen voor nodig was, moest via Edam en Monnickendam reizen. Om dit af te dwingen, mochten de bruggen tussen Het Schouw en Purmerend niet breder dan vijf voet (circa 1,5 meter) worden. Het bruggetje langs het Havenpad heeft anno 2025 nog steeds deze breedte.
Dit compromis leidde tot onvrede in Purmerend, die zich niet aan de afspraak hield en het bruggetje meermaals liet verbreden, wat weer protesten van Edam als gevolg had. Amsterdam en Hoorn werd gevraagd om te bemiddelen. Uiteindelijk werd een nieuw compromis gevonden; in de wintermaanden, wanneer de trekschuit niet kon varen omdat de vaart was dichtgevroren, mocht het bruggetje verbreed worden. Op 1 maart mochten Monnickendam en Edam de brug weer versmallen naar de afgesproken vijf voet. Hieruit kunnen wij afleiden dat de brug in de circa 150 jaar dat de trekvaart in bedrijf was meerdere malen tijdelijk is aangepast in de winter bij strenge vorst.
De trekvaart verloor in de 19e eeuw aan belang toen in 1824 het Noordhollandsch Kanaal werd gegraven. Dit kanaal liep van Amsterdam naar Den Helder en overlapte voor een groot gedeelte met de bestaande trekvaart tussen Amsterdam en Purmerend, ook langs het Havenpad in Ilpendam. In 1852 werd het Noordhollandsch Kanaal rechtgetrokken, waardoor het bij Ilpendam meer naar het westen kwam te liggen. Het gebied rondom het Havenpad kwam hierdoor geïsoleerd te liggen tussen het Noordhollandsch Kanaal en het 'Oude' Kanaal.

Het slootje dat door het bruggetje aan het Havenpad wordt overspannen, is van oorsprong de toegang tot het balkengat van zaagmolen *De Jonge Bouw*. Een balkengat is een ondiepe waterplas waar balken een lange tijd in werden gelegd om te 'wateren' om de cellulose, die planten hun stevigheid geeft, los te weken voordat het hout gezaagd werd. Deze molen werd in 1765 gedemonteerd en verplaatst naar Monnickendam. De nieuwe eigenaar, de Monnickendamse burgemeester Albertus Wallendal, verbond als voorwaarde aan de koopovereenkomst dat op deze plaats nooit meer een zaagmolen gebouwd mocht worden. Een schuitenmakerij mocht wel, en die kwam er ook. De molen, omgedoopt tot *De Vriendschap*, brandde in 1961 af. Ook de schuitenmakerij is inmiddels verdwenen.

Architectonische kenmerken: Het brugdek bestaat uit houten planken met daarop een antislip laag van asfalt en fijn grind. De brug heeft leuningen, zowel aan weerszijden van het brugdek als aan de uiteinden van de brug. De leuningen zijn van hout en wit geschilderd. Evenwijdig aan het brugdek hebben de leuningen vijf balusters, aan de uiteinden twee. De leuningen, zowel evenwijdig aan het brugdek als aan de uiteinden, bestaan uit twee liggers tussen de balusters. De beschoeiing bestaat uit ongeverfd hout. De onderconstructie bestaat uit houten balken. De liggers zijn aan de balusters verbonden door middel van metalen bouten.

Bouwgeschiedenis: Grotendeels onbekend; waarschijnlijk is het materiaal van de brug niet van bijzondere ouderdom. In de periode 1664-1824 is de brug talloze malen verbreed en versmalt. Op oude prenten was de brug hoger dan de oevers gelegen, waarschijnlijk om de schuiten van de schuitenmakerij door te kunnen laten. Op oude foto's en een schets van Oortwijn uit 1975 is de brug min of meer gelijk aan de huidige situatie, maar dan met drie balusters in plaats van vijf.

Bouwkundige staat: Goed. Wel zijn er enkele slijtageplekken in het brugdek en op de leuningen.

Afmetingen:

Brugdek	Breedte	1.7 m.
Brugdek	Maximale doorrijbreedte	1.5 m.
Brugdek	Lengte	4.15 m.
Leuningen	Breedte hart op hart bovenzijde	1.81 m.
Leuningen	Hoogte	90 cm.
Leuningen uiteinde	Hoogte t.o.v. beschoeiing	1.06 m.
Leuningen uiteinde	Breedte	64 cm.

Groenaanleg: Niet van toepassing. Wel staan langs het voormalige jaagpad bomen aan de waterkant. Dit doet afbreuk aan de herkenbaarheid van het jaagpad.

Waardering: De brug is van cultuurhistorische waarde vanwege zijn cultuurhistorische context in relatie tot de Vijfstedentrekvaart en de verdwenen molen en schuitmakerij. Als relict van de Vijfstedentrekvaart is het bruggetje zelfs van regionale betekenis. Het gaat hierbij vooral om de afmetingen – en dan vooral de breedte - van de brug; in materiële zin is de brug niet van cultuurhistorische waarde. Het vervangen van de leuningen door leuningen met drie balusters in plaats van vijf zou de cultuurhistorische waarde kunnen versterken. Ook kan een ophoging van het brugdek het verhaal van de schuitmakerij beter afleesbaar maken.

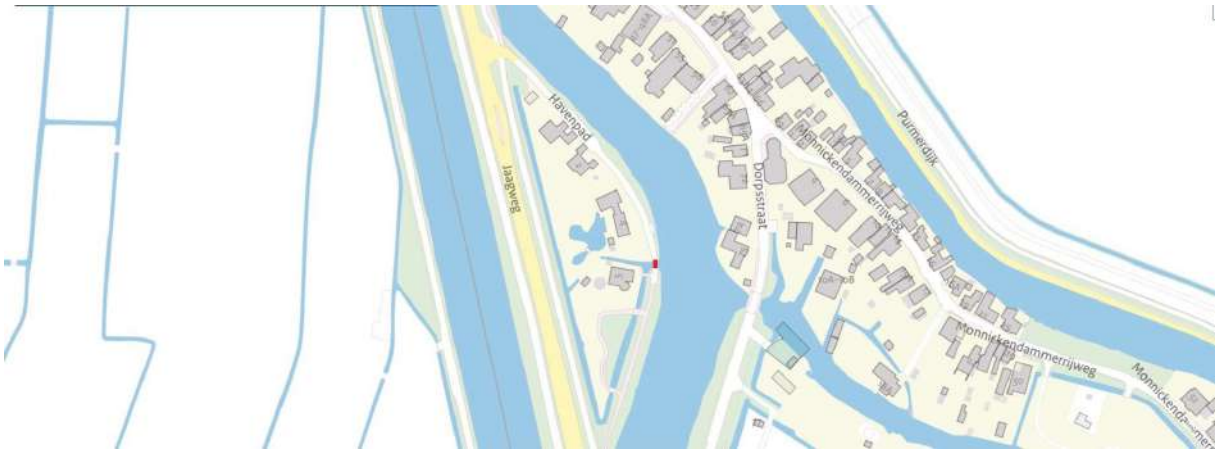
Bronnen: Jan Meijer en Jos van der Lee, *Het jaagpad bruggetje* (Ilpendam, 2019).

Anoniem, *Het bruggetje van het jaagpad* (2019). https://leidraadlc.noord-holland.nl/structuren/vaarten-en-kanalen/, geraadpleegd op 18-07-2025.

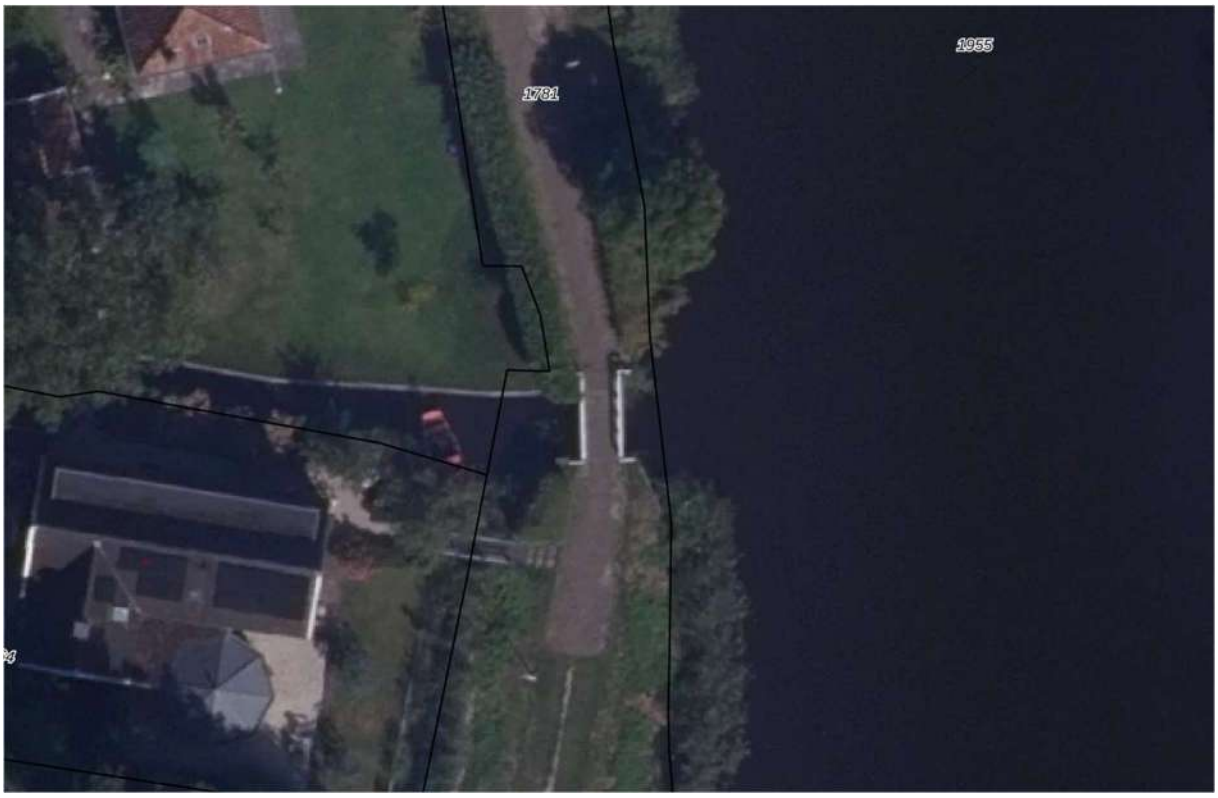
Fotoverantwoording: Bureau Helsdingen (juli 2025)

Opgesteld: Bureau Helsdingen, 18-07-2025.

Afbeeldingen



Situering van het bruggetje. Afbeelding: bagviewer.kadaster.nl



Luchtfoto van de brug en het bruggenhoofd. Het perceel 1781 bestrijkt het gehele Havenpad. Afbeelding: kadastralekaart.com



De jaagpadbrug met scheepmakerij op de kadastrale minuut uit circa 1820. Afbeelding: Jan Meijer en Jos van der Lee, Het jaagpad bruggetje *(Ilpendam, 2019).*



De routes van de trekvaart tussen Amsterdam en Hoorn, aangegeven met een rode lijn. De westelijke route, waar de Jaagpadbrug aan was gelegen, liep via Ilpendam en Purmerend. De oostelijke route liep via Monnickendam en Edam. Afbeelding: leidraadlc.noord-holland.nl met bewerking door Bureau Helsdingen.



De brug vanaf het noorden. Links en rechts zijn gespiegeld aan elkaar.



De brug vanaf de zuidelijke zijde. Zowel langs het brugdek als aan de uiteinden van de brug zijn leuningen.



De leuning met op de achtergrond het Oude Kanaal.



Leuningen en beschoeiing van de jaagpadbrug vanaf het zuiden gefotografeerd. Rechts het Oude Kanaal.



Leuningen en beschoeiing van de jaagpadbrug vanaf het noorden gefotografeerd. Links het Oude Kanaal.



De brug vanaf de overkant van het Oude Kanaal.



In de omgeving van Ilpendam*, door een onbekende kunstenaar. Noord-Hollands Archief / 359 – Collectie van prenten en tekeningen van de Provinciale Atlas Noord-Holland, 837. Deze afbeelding toont het bruggetje links, op de achtergrond, in de 18e eeuw. Het brugdek was destijds verhoogd ten opzichte van de oevers.*



G.J. Dukker, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, 131.587. Op deze foto is het bruggetje in 1970 te zien. De brug had in 1970 nog drie balusters in plaats van vijf.



Gezicht te Ilpendam, *door M. Oortwijn. Noord-Hollands Archief, Collectie van prenten en tekeningen van de Provinciale Atlas Noord-Holland, 7266. Op deze afbeelding uit 1975 heeft de brug eveneens drie balusters.*



Foto van Ilpendam uit circa 1974. Afbeelding: waterlandsarchief.nl



De jaagpadbrug vanaf de overkant van het Oude Kanaal gefotografeerd op 19 juni 1955. Afbeelding: waterlandsarchief.nl