

Routes, netwerken en verbindingen

Het vervoer in de contreien rondom Edam en Volendam ging over water, of anders te voet via dijken en molenstegen, maar wie het zich kon permitteren ging per koets, of later ook met de trekschuit. Na de drooglegging van de vele waterpartijen in Nederland, zoals het Purmermeer in de zeventiende eeuw, ontstond er via de ringvaarten een verbindingsnetwerk, waarmee je met de trekschuit het hele land kon bereizen.

Wie in de achttiende eeuw naar het buitenland wilde reizen, moest zich terdege voorbereiden, zoals het hebben van de Duitse Petermännchen, een zilveren munt ter waarde van vier pfennig, alsook de Kreuzer, voor als men naar Koblenz of Trier doorreisde; en richting Brussel moest men omschakelen naar de Brabantse sou, de escaline, de Brabantse gulden of de plaquette.

Echt grote reizen werden gemaakt ten tijde van de hanzeatische liga, die wereldwijd steunpunten had, van het Engelse Londen tot aan Navgorod in Noordwest-Rusland toe. Na het verval van de liga werden handelaars uit Vlaanderen, Zeeland en Holland zeer actief in Archangelsk en van de drieënveertig invarende schepen waren er dertig die onder Hollandse vlag voeren, met grote kans dat daar ook Edammers bij waren.

In het oosten van het land trof men rondreizende koop- en ambachtslieden, zoals ketellappers; de ouderen onder ons herinneren zich vast de scharensliep nog wel. Ook had je 'veesnijdersteuten', die gespecialiseerd waren in het castreren van vee en meestal in compagnie reisden met een koperteut, oftewel koperlapper, want stel dat ze bij een boer aanklopten wiens ketel moest worden opgelapt! Zo ontstonden er netwerken voor allerlei soorten vervoermiddelen en reizigers, wegen die veelal tot op de dag van vandaag – maar dan in een moderner jasje – nog steeds in gebruik zijn, zoals het 229 kilometer lange Marskramerpad, het Pieterpad of het Hanzestedenpad.