
De tolboeken van Venlo

ONDERZOEK NAAR DE TOLBOEKEN VAN
1620, 1630, 1662 en 1680

D.Kranen



COLOFON

ISBN/EAN	978-90-811951-3-3
NUR-code	696
NUR-omschrijving	Sociaal Economische geschiedenis
Uitgever	D.Kranen Molenstraat 73 6712 CT Ede tel. 0318-693803 email : adk@solcon.nl
Taal	Nederlands
Prijs	€ 10,- excl. verzendkosten.

Illustratie omslag : Lossen van een lading wijn in een Vlaamse haven. Simon Bening (ca 1483-1561), 1530.

De tolboeken van Venlo

ONDERZOEK NAAR DE TOLBOEKEN VAN
1620, 1630, 1662 en 1680

D.Kranen

I N H O U D

Colofon	2
Voorwoord	6
Opzet van deze publicatie	7
Schippers en hun vaarbewegingen	8
1620 Willem Moutsen	8
1630 Hendrik Kyndt	9
1662 Weduwe Sibert Loyen	10
1680 Gerard Doskene en Gerard Straffen	11
Het burgerschap van schippers en kooplieden	11
Varende schippers-weduwen	13
Handel en concurrentie	14
Concurrentie van vervoer over de weg	15
Andere loslocaties langs de Maas	17
Bezwaren tegen hoge toltarieven	19
Tolvrijdom	20
Het assortiment producten	21
Enkele produkten nader bekeken	21
Bijzondere clientèle	26
Scheepstypen in gebruik op de Maas	27
Jagen en jaagpaden	28
Ten slotte	30

BIJLAGEN

1 : In het Stadsarchief van Venlo aanwezige tolboeken	31
2 : De vaarbewegingen van Willem M(o)utsen in 1620	32
3 : De vaarbewegingen van Hendrik Kindt in 1630	34
4 : De vaarbewegingen van de weduwe Sibert Loyen in 1662	36
5 : De vaarbewegingen van Gerard Straffen en -Doskene in 1680	38
6 : Toltarieven	41
7 : Venlo en Urmond in de maand november 1680	43
8 : Schippers en hun plaats van herkomst	46
9 : Stroomopwaarts vertolde producten	56
10 : Stroomafwaarts vertolde producten	59
11 : Overige geraadpleegde literatuur	61
Transcriptie van het tolboek van 1620 (vier maanden)	62
Transcriptie van het tolboek van 1630 (vier maanden)	77
Transcriptie van het tolboek van 1662 (vier maanden)	90
Transcriptie van het tolboek van 1680 (vier maanden)	102

INDEX	109
--------------	------------

BIBLIOGRAFIE	116
---------------------	------------

Voorwoord

DE MAAS IS TOT ONGEVEER HONDERD JAAR GELEDEN VOOR MIJN VOORGESLACHT NOOIT VER WEG GEWEEST. (LAND VAN CUIJK, ROERMOND, OBBICHT, SUSTEREN EN SCHIEDAM) IK VIND MISSCHIEN DAAROM DE SCHEEPVAART OP DE MAAS DERMATE BOEIEND, DAT IK BESLOOT MIJ MET BEHULP VAN EEN AANTAL TOLBOEKEN UIT DE 17^E EEUW TE VERDIEPEN IN DE REGIONALE SCHEEPVAART EN HANDEL.

Om het onderzoek overzichtelijk te houden heb ik mij beperkt tot de tolboeken van Venlo in de periode 1620 – 1680. Omdat er nog weinig of geen onderzoek is verricht naar de Venlose tolleren hoop ik hiermee in een leemte te voorzien.

De bestudering van deze tolboeken is begonnen ten gevolge van genealogisch onderzoek in het Stadsarchief en het Archief van het Gerecht van Venlo. Het laatste wordt ook wel Schepenbankarchief genoemd en bevat meer dan 300 liassen¹, die gemiddeld meer dan honderd, meestal fragmenten van processtukken, klachten, betalingsverzoeken, procesverbalen, getuigenverklaringen, rekestes, boedelinventarissen, etcetera, bevatten.

De Weert, het eilandje in de Maas, (zie rechtsonder) verschaftte de schippers een beschutte aanlegplaats.

Het tolkantoor bevond zich waarschijnlijk aan de rechterkant van de kade².

De periode waarop de stukken betrekking hebben, ligt grofweg tussen het midden van de zestiende en het eind van de achttiende eeuw.

Het oudste stuk dat ik aantrof is de bekentenis van Lenart Cranen³ van door hem gepleegde diefstallen⁴ in 1516, terwijl één van de jongste stukken de *Gelijkenis van de Verloren*

Zoon in Venlo's dialect weergeeft⁵ (ca. 1800).

In deze 'schatkamer' vond ik behalve een aantal gegevens betreffende mijn genealogie, bijzonder veel interessante stukken, waaronder het tolboek van uit het jaar 1620⁶.

Dat bracht me op het plan naar meer tolboeken te zoeken. Die vond ik in het Oud Archief van Venlo.

Omdat het allemaal losse katernen zijn, geschreven op een matige kwaliteit papier, is de kans op beschadiging groot. Van sommige is de kwaliteit dan ook zeer slecht: door verviltig valt het papier uit elkaar of de boven- en onderkant van de pagina's is zo beschadigd dat er tekst verdwenen is.



Restauratie van deze stukken is nu misschien nog mogelijk en naar mijn mening de moeite en de kosten meer dan waard.

¹ Schepenbank Venlo (SV), toegang 150, inv. nrs 2713-3035

² Uit Johan Blaeu: *Novum ac magnum Theatrum urbium Belgicae Liberae et foederatae*, 1649

³ Komt (natuurlijk) niet in mijn genealogie voor!

⁴ SV inv.nr. 2828

⁵ SV inv.nr. 3011

⁶ SV, inv.nr. 2826

Opzet van deze publicatie

Door het bestuderen van een aantal tolboeken uit de periode 1620 – 1680 wil ik een beeld schetsen van regionale ontwikkelingen in de Maashandel uit die tijd, de schippers en de producten.

Te denken valt bijvoorbeeld aan wijzigingen in de soorten en hoeveelheden van de vertolde producten en de daaruit volgende omvang van het scheepverkeer. In principe zijn tolboeken bijgehouden om de opbrengsten voor de eigenaar te registreren, maar bestudering levert ons ook sociaal-economische inzichten op.

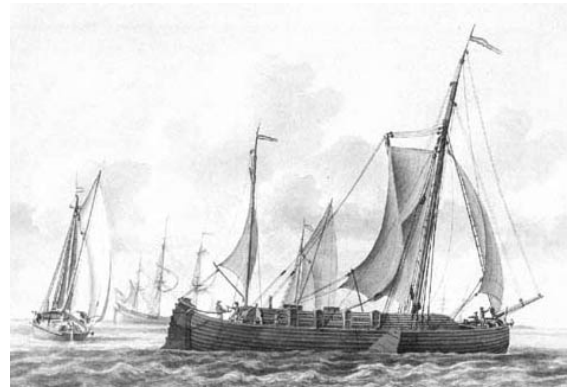
De meeste stukken bevinden zich in het Stadsarchief of ook wel Oud Archief van Venlo. In Bijlage 1 bevindt zich een beschrijving van de inventarisnummers 930 t/m 935, globaal over de jaren 1620 tot 1685, met een beoordeling van de staat waarin de stukken zich bevinden.

Naast het tolboek van 1620 heb ik gekozen voor die van 1630, 1662 en 1680. Helaas ontbreken zowel in het verslag van 1620 als dat van 1630 twee maanden, maar die van 1662 en 1680 zijn wel geheel compleet en onbeschadigd. Dankzij het in 1662 en 1680 apart vertellen van de vervoerde producten zijn de gehanteerde toltarieven in die jaren eenvoudig vast te stellen.

Het hanteerbaar maken van de gevonden gegevens begon met het maken van transcripties van de tolboeken. Gezien de omvang van het materiaal besloot ik van ieder jaar vier maanden verdeeld over het jaar te kiezen, min of meer de seizoenen volgend.

Uit het Tolboek van 1620 koos ik de maanden februari, mei, augustus en november, en voor de jaren 1630, 1662 en 1680 de maanden januari, april, augustus en november.

Ik zou januari 1620 graag meegenomen hebben in het onderzoek, maar het aantal tolpassages van deze maand besloeg vergeleken met de andere maanden amper de



Tekening van Pieter Aartsz Blaauw [1744-1808] De samoreus was twee eeuwen lang het grootste binnenvaartschip.

helft, ten gevolge van de strenge winter:

In de serie *Duizend jaar Weer, Wind en Water in de Lage Landen*, lezen we over het jaar 1620:

‘In januari rijdt men met de paardenslee over de Waddenzee.’¹

De winter van 1629/1630 daarentegen was zacht, maar december was weer koud zodat de rivieren korte tijd dichtvroren². Ook de winter van 1661/1662 was mild, maar aan het eind van het jaar 1662 vroom het al in november. Kort daarna waren de rivieren dicht.³ Het jaar 1680 begon zacht maar eindigde met een zeer strenge winter: op de helft van december zijn de rivieren weer dichtgevroren.⁴ In het tolboek beslaat de maand december slechts één blad. Alleen op 4 en 5 december is er tolgeld ontvangen.

Voor sommige onderzoekjes, bijvoorbeeld naar de hoeveelheden vertold ijzer of koper of het aantal varende weduwen heb ik ook de *niet* getranscribeerde maanden meegenomen, *dus voor zover aanwezig*, de gegevens van het gehele jaar.

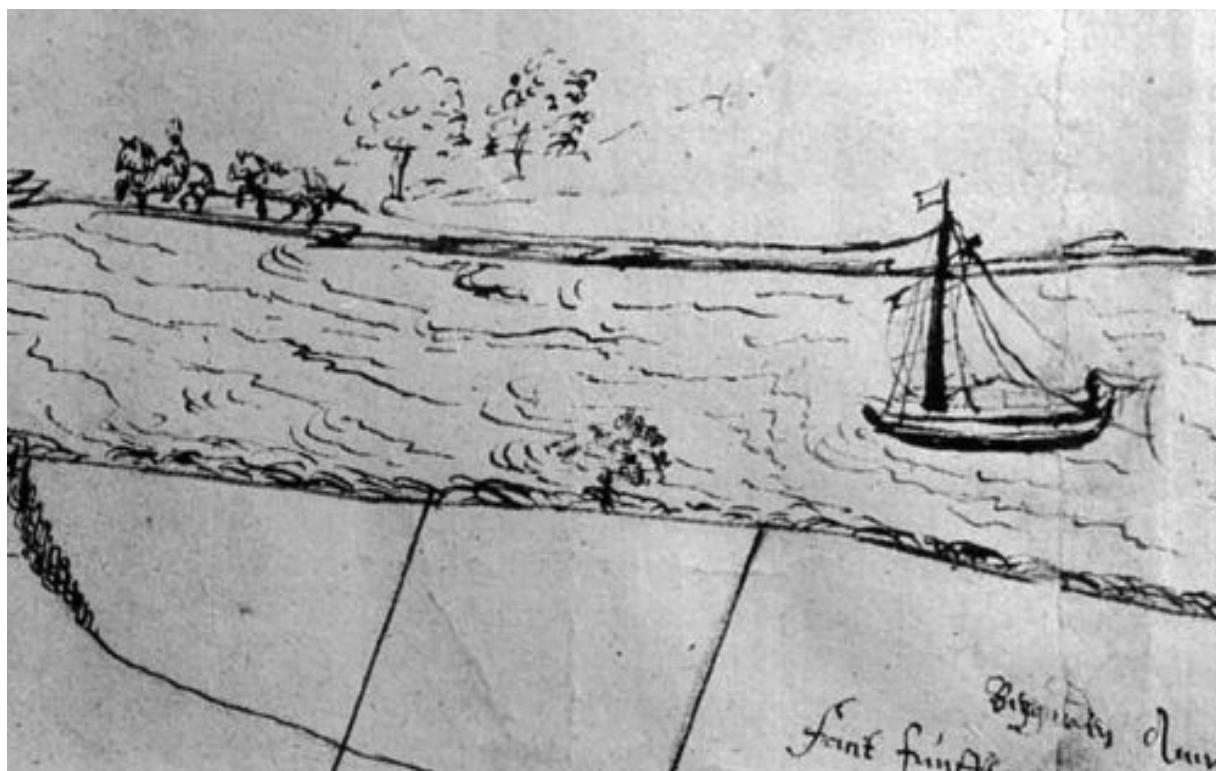
In de volgende hoofdstukken beschrijf ik achtereenvolgens een aantal schippers met hun vaarbewegingen, de handel en concurrentie en de gebruikte scheepstypen.

¹ J. Buisman, *Duizend jaar Weer, Wind en Water in de Lage Landen*, deel IV, (2000), 332

² Buisman, 409

³ Buisman, 578

⁴ Buisman, deel V, 77



Een schip wordt voortgetrokken door een lijndrijver ergens in de buurt van Roermond - proceskaart uit 1591 (zie: [http://www.titven.nl/index.php?title=Lyna/Schippersfamilie Lyna](http://www.titven.nl/index.php?title=Lyna/Schippersfamilie%20Lyna))

In ieder van de onderzochte jaren zijn er namen van schippers die de aandacht trekken omdat zij gemiddeld één à twee maal per week zowel op- als afwaarts de tol passeren. Toevallig (?) zijn het in de vier onderzochte jaren Roermondse schippers die de meeste activiteiten ontplooiën. Alleen in 1680 komt één van de twee opvallende schippers, Gerard Dokene, uit Venlo. Mogelijk waren er in Roermond meer *full time* schippers.

Schippers en hun vaarbewegingen

1620

Willem Mo(u)tsen passeert in de tien bevaard gebleven maanden van het jaar 1620 63 maal de tol van Venlo, te weten opwaarts 31 maal en afwaarts 32 maal. Gedurende de maanden januari en december passeert hij slechts zes maal de tol, er resteert voor acht maanden dus een frequentie van 57 maal. In deze ongeveer 240 dagen passeert hij dus gemiddeld iedere vier à vijf dagen de tol. Hij vervoert stroomopwaarts voornamelijk:

droogvaten¹, haring, rogge, huiden, stokvis, wijn,

olijfolie, specerijen, raapkoeken, zeep, teer, anijs en pruimen,

tegen afwaarts: *ijzer, nagels, sloten en pannen, en aluin.* (zie Bijlage 2)

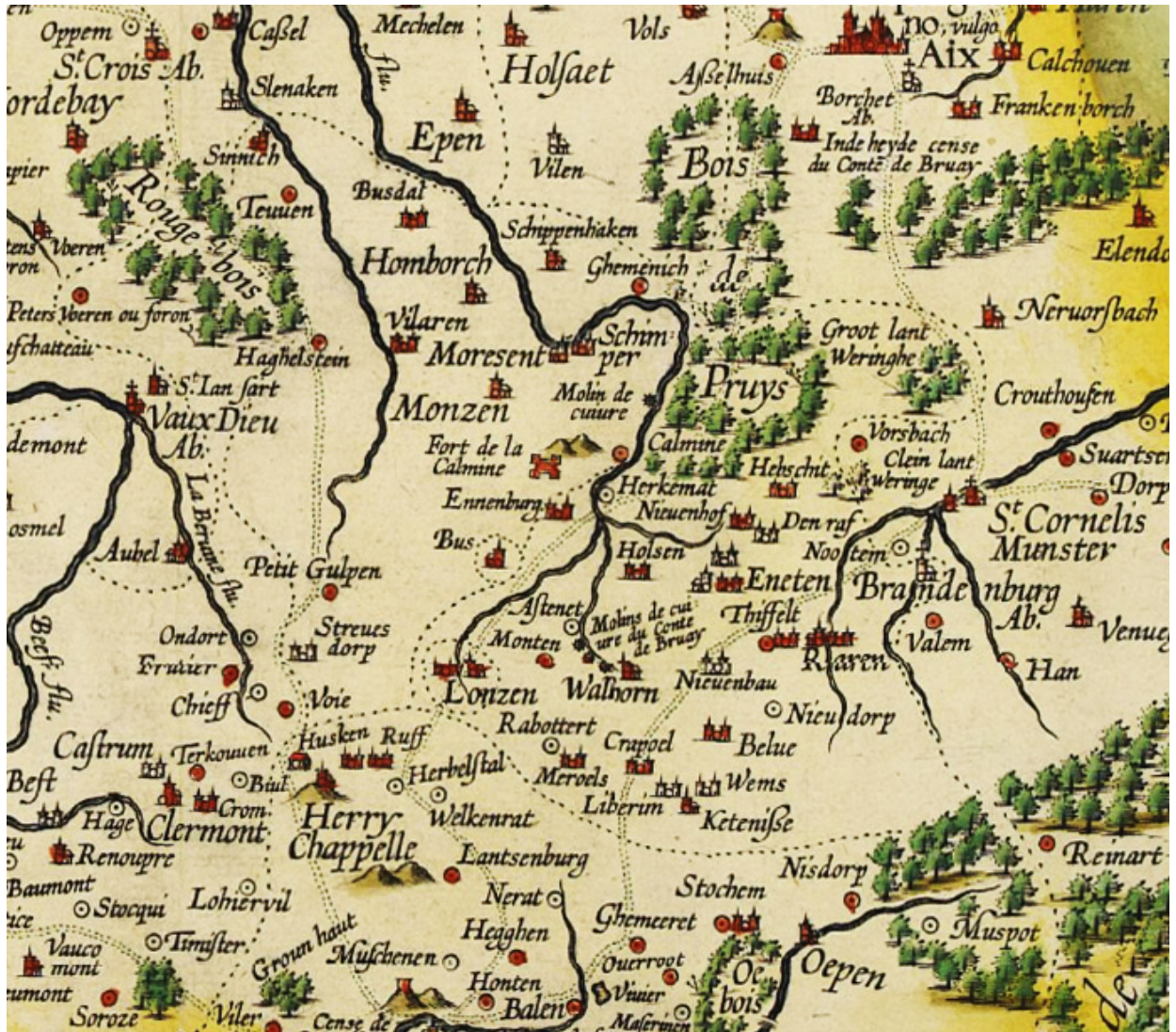
Op 4 februari 1616 wordt Wilhelm *Moetzen* benoemd tot *marktschipper* van Roermond.²

Marktschepen, die ook wel beurtschepen worden genoemd, varen op vaste tijden tussen de belangrijkste plaatsen langs de Maas, bijvoorbeeld Roermond-Venlo of Venlo-Grave³. Behalve vracht vervoeren deze schepen ook passagiers.

¹ Droogvat, vat of ton waarin droge waren bevaard of vervoerd worden, met de inhoud ervan als één geheel beschouwd.

² Gem. Archief Roermond (GAR): Handelingen Magistraat, de *Donderdagse Protocollen*

³ Oud Archief Venlo (OAV) inv.nr. 1426 (Boom)



Uitsnede uit *Limburgensis Ducatus Tabula Nova* naar A. Ortelius en J.B. Vrients, Antwerpen (1606-1612). Ongeveer in het midden bevindt zich het productiegebied van de kalmein

1630

Hendrick Kijn(d)t passeert in 1630, eveneens in tien maanden, 66 maal de tol, zowel opwaarts als afwaarts 33 maal. Evenals Willem Moutsen passeert hij dus iedere vier à vijf dagen de tol. Hij transporteert een grote verscheidenheid producten opwaarts, te weten:

droogvuaten, haring, huiden, stokvis, traan, suiker, peper, katoen, gember, rozijnen, wijn, pruimen, koper, garen, zoethout, crap¹, glas, teer en olie.

Afwaarts een assortiment dat lijkt op dat

van *Willem Moutsen*, aangevuld met *borstels, koper, heyen² en potlood (grafiet)*. Hendrick wordt op 13 juli 1628 in Roermond benoemd tot *Tienman bij de Schippers*³. Hij is gehuwd met Christina Tielen alias Molsen. In de jaren 1624 tot 1632 laat dit echtpaar vijf kinderen dopen. (zie Bijlage 3)

Opmerking: Uit het tolboek van 1620 blijkt op 11 september dat er een familierelatie bestaat tussen Hendrik en Willem. Hendrik is namelijk de schoonzoon van Willem:

‘Hendrijck Kijnt aefferdich voer sen vader Wyllem

¹ Gemalen meekrap, een rode kleurstof. (meekrap werd geteeld op de Zeeuwse- en Zuid-Hollandse eilanden)

² Hennep, stro of vlas, ik heb daar geen zekerheid over

³ GAR, Handelingen Magistraat, de *Donderdagse Protocolen*

*Mutsen geladen 4 mergelvoeten, is vrij, 6 duysent isers etc.*¹

1662

Mechtildis Grauw, in het tolboek steevast de *Weduwe Sijbert Loyen* genoemd, voer in 1662 als enige schipper **koper** opwaarts, dit is ook haar enige opwaartse product. Ze passeert 80 maal de tol, dus ook hier een frequentie van elke vier à vijf dagen. Afwaarts laat ze zich ook niet onbetuigd in het vervoer van koper : gemiddeld 70 % van de afwaartse koperhandel neemt ze voor haar rekening. Deze nieuwe opwaartse koperhandel kan verklaard worden uit de medio 17e eeuw o.a. bij Vaals en Eijsden ontwikkelde messingindustrie.

Messing is een legering van twee delen koper en één deel zink. Het zinkmineraal werd aangetroffen in de vorm kalmei(n) of galmei genoemd¹.

Kalmei werd gewonnen in het toenmalige Hertogdom Limburg bij Kelmis (La Calamine) en Bleiberg (Plombières) op drie uren afstand van het Limburgsche Valkenburg. Meer over deze kalmei winning is te vinden in een uit 1702 afkomstige 'Inventaris van de Calmijnberg'.² Het navolgende staatje geeft een indruk van de dagelijkse productie in 1703:

Zedert den 27 Septembris 1703 naer dat Limburgh overgegangen is, is aen Calmijn gecalcineert als volght:

<i>den 3^e Octobris 1703</i>	<i>8.000 lb</i>
<i>den 4^e dito</i>	<i>8.000 lb</i>
<i>den 5^e dito</i>	<i>2.700 lb</i>
<i>Aschen platz</i>	<i>6.800 lb</i>

	<i>25.500 lb³</i>

Calcineren is het in poedervorm doen overgaan van een stof door verhitting, waardoor bijv. uit hout, as en uit metaal metaaloxijde ontstaat. Alle producten van een zodanige verhitting worden *kalk* genoemd

¹ Prof.Dr.Th.L.M.Thurlings en Drs A.A.P.van Drunen, *Soc.Econ. Geschiedenis*, (overdruk uit Limburg's Verleden, Geschiedenis van Ned. Limburg tot 1815, deel 1), 212

² SV inv.nr. 2845

³ OAV, inv.nr. 1425, port. 349

Op 2 oktober 1437 doet de Hertog van Bourgondië voor 15 jaar afstand van exploitatierecht van de loodmijn op den Blaesberg. Dit gebeurt krachtens het Regaalse recht der Mijnen, die aan de Vorst, de volledige beschikking geeft over de bodemrijdommen. De mijn komt daarna in bezit van drie Akense burgers te weten Herman Pael, zijn broer Geryt Pael, telgen uit een bekend Akens geslacht, en Jean Bernage. Een voorwaarde bij de concessieverlening was betaling van de 'None', het 9e deel van de opbrengst van het gewonnen erts. De houders van de concessie mochten tevens lood, zink, galmei, koper en andere mineralen exploiteren. Ook hadden ze recht om zoveel hout te kappen als voor de exploitatie van de mijn nodig was. De mijnwerkers hadden tevens bepaalde rechten en vrijheden, conform de andere mijnen in het Hertogdom Limburg. Dit betekende vrijdom van legerdienst, vrijheid van bezit, - van verkoop en handel en van belastingen.

Na een tijdje werd de mijn gesloten vanwege ernstige overstromingen. Kort daarop, en in ieder geval tot 1445, verpachtte de hertog de mijn aan drie andere vennoten; Jean van den Moer, Guillaume Nekens en Pierre Danckaerts.

In de rest van de 15e, 16e en 17e eeuw kende de mijn jaren van voorspoed en jaren van verval. Dit hing vaak samen met overstromingen en oorlogshandelingen. In de Napoleontische periode wordt vermeld dat de mijn al 100 jaar niet meer actief is.

Sijbert, of volgens het Doopboek van Roermond, *Sigebertus*, kreeg op 8 januari 1649 van de Roermondse Magistraat toestemming om nog twee jaren met het marktschip te varen. Sibert moest daar 150 gulden en 1½ ton haring recognitie voor betalen.⁴

Sijbert passeert op 15 april 1661 voor de laatste maal de Venlose tol. Zeer kort nadien moet hij 'in het harnas' overleden zijn, want op de 23^e daaropvolgend verschijnt de weduwe Sijbert Loyen. Hun zoon neemt nog een paar keer, bijvoorbeeld op 30 april en 14 mei, de vaart voor

⁴ Handelingen Magistraat Roermond

zijn rekening, maar na 9 juli verschijnt hij niet meer in de tolboeken. Tijd voor rouw is er niet, wil men de kopertransporten niet kwijt raken. (zie Bijlage 4)

1680 (2x Gerard)

Gerard Doskene en Gerard Straffen varen in 1680 35 maal samen stroomafwaarts met een lading koper, soms aangevuld met een hoeveelheid pannen(manden), boekweit of Luiks bier. In 1681 varen beide schippers nog regelmatig samen, maar in 1682 wordt de frequentie duidelijk minder. (zie Bijlage 5)

Straffen is op 4 augustus 1638 gedoopt in Roermond. Op 31 okt. 1676 wordt hij benoemd tot marktschipper.

Doskene blijkt volgens de doopboeken van Venlo gehuwd te zijn met Elisabeth Laurens (op 16 september 1674) of Elisabeth Mertens (6 december 1677 en 5 februari 1681).

In het tolboek van 1662 en daarna komt Gerard Doskene/ Dosquene/ Tosquenet/ Toskinet reeds af en toe voor. In de jaren 1670 neemt de frequentie toe terwijl hij op 24 augustus 1683 voor de laatste maal de tol passeert.

Het burgerschap van schippers en kooplieden

Met behulp van de volgende stukken te weten de:

- transcripties van de tolboeken van Venlo van 1620, 1630 en 1662,
- het tolboek van Middelaar van 1624,
- een artikel in De Limburgse Leeuw¹,
- een publicatie van de Nederlandse Genealogische Vereniging² en
- enkele registers in de stadsarchieven van Venlo³ en Roermond⁴

is het mogelijk een lijst te maken met de namen van meer dan 400 schippers en kooplieden en hun plaats van burgerschap (**zie Bijlage 8**).

Opmerking: het tolboek van 1680 geeft geen enkele informatie over burgerschap of herkomst van de schippers.

De herkomst naar plaats is:

• Venlo	87
• Zaltbommel	83
• Roermond	81
• Nijmegen	67
• Luik	27
• Tiel	23
• Den Bosch	20
• Grave	17
• Visé	10
• Maasbommel	6
• Eijsden	6
• Urmond	5
• Elsloo	1
• Wessem	1
• Glabbeek ⁵	1

In totaal 435 namen. Het verschil wordt veroorzaakt door 19 schippers die waarschijnlijk in de loop der jaren zijn veranderd van burgerschap : zij worden aan twee steden gerelateerd.

¹ N.A.Hamers, *De Vestiging van Limburgers in Nijmegen in de 17^e en 18^e eeuw*. Verschenen in de *Limb.Leeuw*, jg 1954/55

² Ir G.L.Meesters e.a.(red.) *Voorouders en hun werk* (uitg. NGV)

³ OAV, inv.nr. 1517, d.d. 21-11-1644

⁴ GAR, Stad Roermond, inv.nr. 1037A, ca 1660 + Donderdagse Protocollen

⁵ Welke plaats hier wordt bedoeld is niet zeker. Het dichtst in de buurt van de Maas ligt het huidige Op-en Neerglabbeek in Belgisch Limburg, maar waarschijnlijker betreft het Gladbeck in het Nettetal net over de Duitse grens. In de ondervraging van Jan Rap (Schepenbank nr. 3001) uit 1617 is er sprake van een gijzeling tussen *Glabbeek en Dulcken*.

De keuze voor een stad wordt beïnvloed door de mate van tolvrijdom op voornamelijk de Maas gekoppeld aan de burgerrechten. Nijmegen had de meeste privileges met het oog op tolvrijheid, tot aan de bovenloop van de Maas in Frankrijk¹ toe. Uit een in het Stadsarchief van Venlo gevonden opgave uit 1659 met attestaties van burgerschap blijkt dat in ieder geval een aantal in Venlo wonende schippers een woning of een deel ervan *huren*.

We moeten dit meer zien als een verplicht *piéd à terre*. Deze attestaties afgegeven ten behoeve van vrijdom van tol te Middelaar, geven aan waar en bij wie ze wonen, de aard van hun handel en hoe ze zijn ingevoegd in stedelijke verplichtingen als wachtlopen in hun wijk (kwartier). Van de eerstgenoemde schipper, Jan Jacques, wordt gesteld dat hij:

‘ingeseten borger deser stadt’ is en dat hij ‘steevaste woning [is] houdende int gehuert huys van Hube Conincx (ook een schipper) opt Schrixel’ en dat hij ‘aldaer coopmanschap ende neeringe met calck, ijser ende steenen’ uitoefent en ‘onder het quartier vande Maes poort onder Godert van Croonenborch quartiermeester van dyen, ende Jan van Aecken als rotmeester tochten ende wachten doende ende voorts lasten neffens ende gelijk sijne metborgers ende naebuereen dragende’²

Dit alles om te overtuigen dat het echt om een burger van Venlo gaat.

In een ander archiefstuk³ vinden we iets over de eisen die gesteld werden aan het lidmaatschap van het Venlose Schippersgilde :

- aanneming als lid kan alleen als de schipper burger van Venlo is,
- de volledige rechten, op bijvoorbeeld tolvrijdom, gaan pas in als de verschuldigde contributie aan het gilde is betaald,

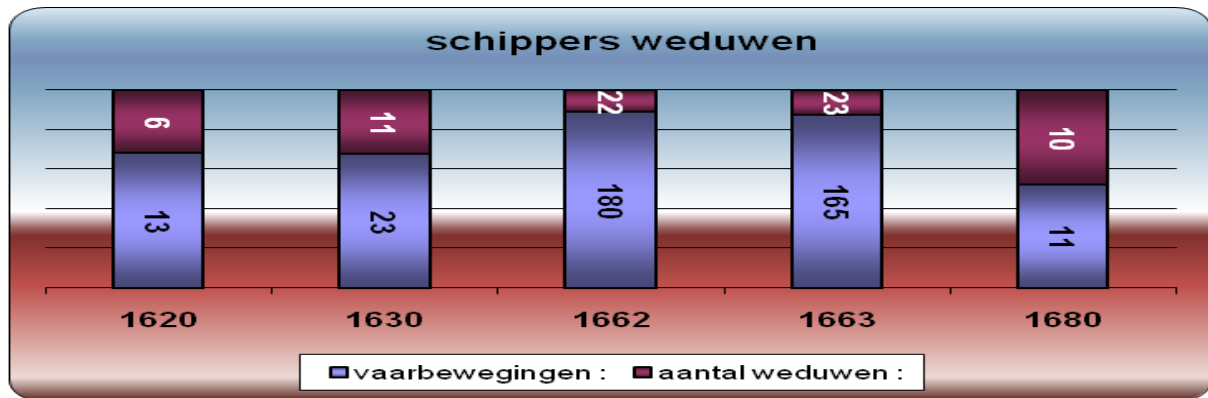
- de schipper zal met betrouwbare, goed onderhouden schepen moeten varen, waarin de vracht van de kooplui goed en veilig kan worden geladen en vervoerd,
- de schippers zullen zich zo veel mogelijk moeten houden aan de met de kooplui of factoren gemaakte afspraken waar het betreft de betaling van licenten en tolgelden en de vaartijd,
- als het schip is vol geladen moet de schipper zo snel mogelijk afvaren, als het schip niet vol is, mag er maximaal 40 dagen worden gewacht op meer lading,
- als de koopman of factor haast heeft, maar het schip is nog niet volgeladen, is er toestemming de vracht met karren over de weg te vervoeren,
- als de schippers gereed is om af te varen, moet hij dat aan de koopman of factor melden,
- een vreemde schipper mag hier geen vracht laden dan in eigen haven mits hij geladen hier is aangekomen
- schippers die het burgerschap van een andere stad hebben aangenomen mogen hier niet laden, ook al zijn ze nog lid van het gilde,
- schippers moeten de belangen van de kooplui voorrang geven boven hun eigen affairen en besognes,
- als er geen burgerschippers aanwezig zijn maar wel vreemde schippers, dan moeten zij hun lading melden aan het gilde,
- overtreding door kooplui, factors of schippers, burgers zowel als vreemden, zullen beboet worden door de Magistraat van Venlo.

¹ H.J.van 't Lindenhout, *De Maasschippers*, artikel in Gens Nostra, jg 1965

² GAV, Stad Venlo, inv.nr. 2194

³ GAV, Stad Venlo, inv.nr. 1518

Varende schippersweduwen



Tijdens het transcriberen van de tolboeken wordt steeds duidelijker dat er in 1662 ten opzichte van de andere jaren aanzienlijk meer weduwen als schipper genoemd worden.

In 1620 passeren schippersweduwen 13 keer, in 1630 23, in 1680 11, maar in 1662 liefst **180 maal** de tol!

De aantallen voor 1620 en 1630 zijn gecorrigeerd naar een heel jaar, omdat in beide jaren twee maanden ontbreken.

Ook het aantal weduwen is toegenomen : van zes namen in 1620, elf in 1630 naar tweeëntwintig in 1662 (in 1680 tien). In feite zijn er in 1662 slechts drie weduwen die het leeuwendeel voor hun rekening nemen, namelijk

- de weduwe van Sijbert Loyen met 80-,
- de weduwe van Jan Jeelissen met 43- en
- de weduwe van Thijs de Boom met 20 vaarten.

De overige 19 dames varen gemiddeld slechts twee à drie keer in dat jaar.

Ter controle heb ik het tolboek van 1663 op weduwen doorzocht.

In dat jaar zijn er zelfs 23 weduwen die met elkaar 165 maal de tol passeren. Ook dit jaar geeft weer het zelfde beeld te zien van de weduwen van Sijbert Loyen en Jan Jeelissen die respectievelijk 80 en 40 passages voor hun rekening nemen.

Een mogelijke verklaring voor het toemen van het aantal weduwen ten opzichte van de andere jaren 1620 en 1630, zou

kunnen wijzen op een afnemend economisch tij, waardoor wijlen hun echtgenoot niet de mogelijkheid heeft gehad voldoende reserves te vormen voor eventuele magere jaren.

Het is in die tijd niet ongebruikelijk dat weduwen de plaats van hun overleden echtgenoot innemen. Soms tijdelijk, als waarneming voor een zoon, c.q. opvolger, die nog te jong is, maar ook regelmatig voor langere tijd.

Ariadne Schmidt¹ betoogt dat in Holland, de gilden in de 17^e en 18^e eeuw soepel zijn geweest met het opnemen van weduwen. Verschillende voorbeelden worden gegeven van weduwen die met succes van het gilde gedaan krijgen om het bedrijf van wijlen hun echtgenoot voort te zetten.

Tevens wordt aangevoerd dat buiten Holland de gilden (nog) gemakkelijker zijn in het toelaten van buitenstaanders, vrouwen en emigranten.

Wel zijn de vrouwen uitgesloten van machtsposities, de positie die ze hebben danken ze vaak aan een mannelijke familielid.

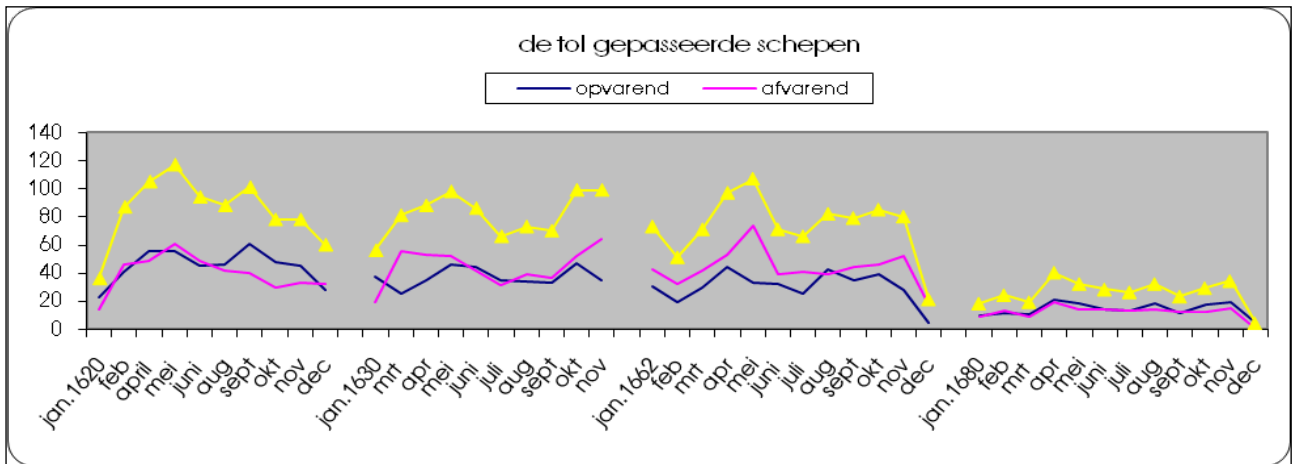
Belangrijk is ook dat hun status berust op het feit dat ze hoofd zijn van een huishouding, normaliter een man, maar na zijn wegvallen wordt de vrouw als zodanig geaccepteerd, en dus als mondig of handelingsbekwaam beschouwd.

¹ Gilden en de toegang van vrouwen tot de arbeidsmarkt in Holland van Ariadne Schmidt in 'De Zeventiende Eeuw', 2007, 170-176

Handel en concurrentie

Uit grafieken is meestal beter op te maken hoe bepaalde ontwikkelingen verlopen dan uit reeksen getallen. Het jaar 1662 heeft enige afstand tot de jaren 1620 en 1630 en misschien vallen daardoor enkele zaken meer op.

Maar de grafieken van 1620 en 1630 zijn niet volledig omdat er in beide jaren twee maanden ontbreken. Worden de aantallen van deze jaren gecorrigeerd naar twaalf maanden, dan zien we een beeld van een afgenomen bedrijvigheid op de Maas.



Ook nu dringt zich de conclusie op dat er na de jaren twintig een geleidelijke afname van het aantal scheepsbewegingen heeft plaatsgevonden.

jaar	opwaarts 10 mnd	opwaarts evt. gecorr. naar 12 mnd	afwaarts 10 mnd	afwaarts evt. gecorr. naar 12 mnd	totaal 10 mnd	totaal evt. gecorr. naar 12 mnd
1620	448	537	396	475	844	1012
1630	371	445	445	534	816	979
1662	/	361	/	522	/	883
1680	/	165		144		309

Concurrentie van vervoer over de weg

Ten gevolge van de rebellie van de Noordelijke Nederlanden en de daaruit voortkomende oorlogshandelingen, is er sprake van enige isolatie van het Maasgebied. Na het einde van de tachtig jaar durende opstand tegen Spanje ontstaan er weer andere problemen voor de Maasschippers. Ik noem het oprichten van nieuwe, vaak onrechtmatige tollens, drastische verhogingen van toltarieven, achterstallig onderhoud aan bruggen en jaagpaden¹, plundering door rondzwerfende soldaten, het zwaar drukkende tolsysteem Navagne – Stevensweert – Roermond van 1658, en *last but not least* de opkomende concurrentie van het vervoer over de weg waar veel minder tolrechten verschuldigd zijn².

Deze landwegen zijn er. De onderstaande selectie uit een historische wegenatlas³ vermeldt enkele wegen door en langs Limburgs grondgebied :

- [Bommel] - Den Bosch – Boxtel – Oirschot – Borkel – Peer – Hasselt – Tongeren – Luik
- [Bommel] - Den Bosch – Boxtel – Eindhoven – Hamont – Bree –
 1. As Maastricht
 2. Maaseik – Susteren – Tudderens – Keulen
 3. Maaseik – Susteren – Sittard – Aken

Hondius (II) geeft een weg lopend vanaf de Maas door het meest zuidelijke deel van het Overkwartier naar Susteren. Dit zou dan de weg van Maaseik over Roosteren naar Susteren zijn (zie routes 2 en 3).

Sgrooten laat de weg naar Susteren zuidelijk van Roosteren en de grens met het Overkwartier lopen. Maaseik is echter t.o.v. Susteren te zuidelijk ingetekend. Behalve over Susteren kan men ook over Stokhem en Sittard naar

Keulen.

- [Bommel] - Den Bosch – Boxtel – Eindhoven – Weert
 1. Maaseik □ Keulen of Aken (zie hierboven)
 2. Roermond – Erkelenz – Keulen

Sgrooten laat de verbinding van Weert naar Roermond in route 2 gaan over Baexem en het veer bij Ool. Volgens het *Itenerarium* echter loopt deze route via Heijthuijsen. Ook Van Geelkercken geeft deze weg aan.

- [Nijmegen] – Mook – Genneep of Boxmeer – Venlo – Dülken – Keulen (de omgekeerde route Mook – Nijmegen is een overlandverbinding waar de schippers zeer veel gebruik van maken, bedoeld om op de meest snelle manier contact te krijgen met het stroomgebied van de Rijn.)
- [Megen] – Reek – Mill – Venray – Venlo

Sgrooten laat deze weg over Grave – Escharen – Tongelaar lopen.

- [Isselburg] – Rees – Xanten – Geldern – Venlo – Roermond –
 1. Susteren – Maastricht – Luik
 2. Geilenkirchen (of Susteren – Sittard) – Aken

De route van Linne ten zuiden van Roermond langs St Joost en Echt naar Susteren is volgens Sgrooten. Route 2 is volgens Geelkercken.

- [Emmerik] – Kleef – Goch – Straelen – Venlo etc.

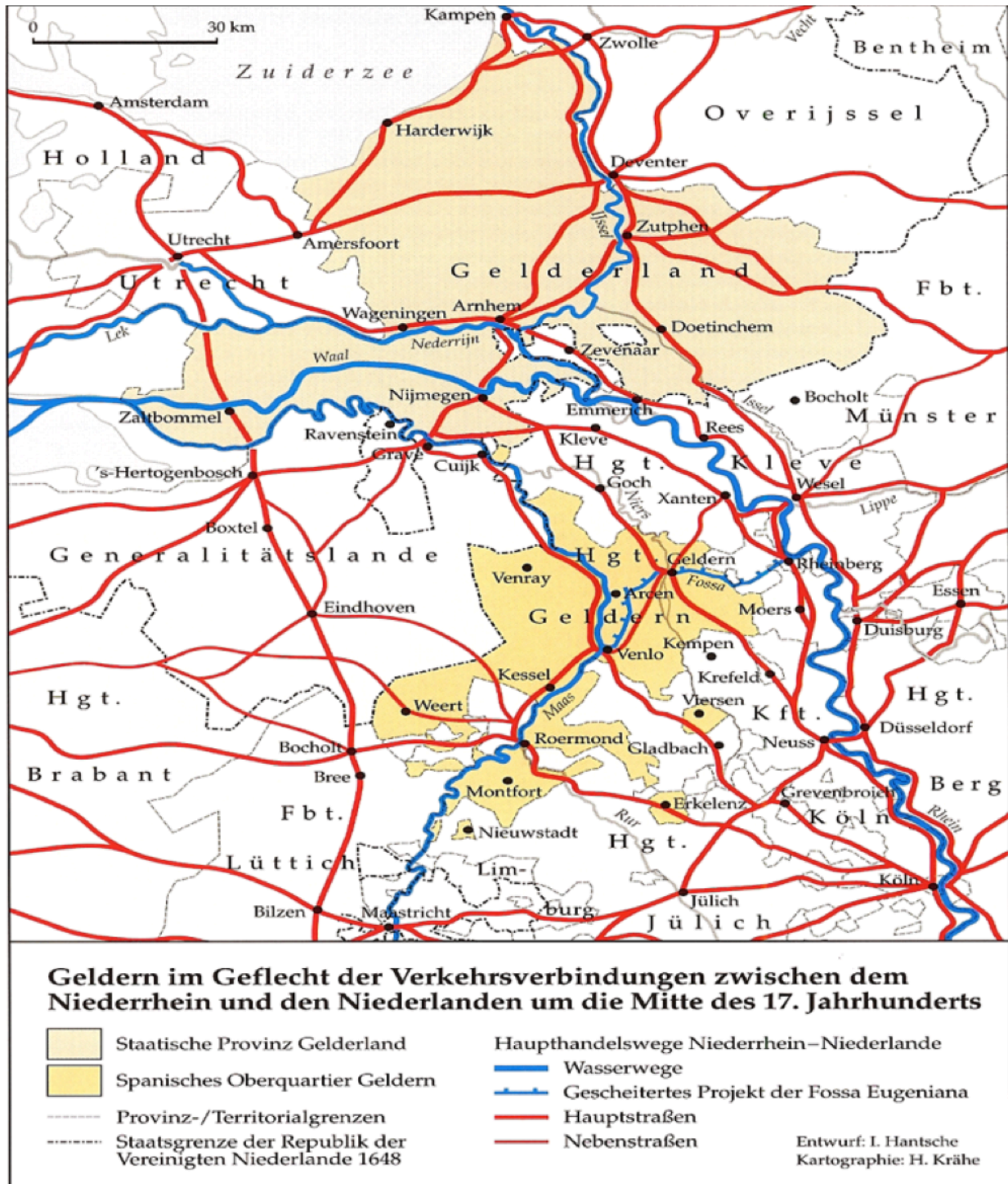
Volgens Van Geelkercken kan men ook van Kevelaer over Arcen naar Venlo.

- [Nijmegen] – Mook – Boxmeer – Meerlo – Horst – Neer –
 1. Beegden – Maaseik – Maastricht – Luik
 2. Roermond □ Maastricht – Luik of Aken
- Brussel – Peer – Bree – Neeritter – Roermond – Venlo – Geldern – Münster of Osnabrück – Bremen of Hamburg
- Luik – Maastricht – Venlo etc.

¹ Een jaag- of lijnpad moest behalve begaanbaar zijn voor mensen en paarden, ook vrij gehouden worden van opgaande plantengroei

² Bauduin, Bronnen voor de Geschiedenis van de Limburgse Maashandel, verschenen in De Maasgouw, jg 1962, 117

³ Doorgaande wegen in Nederland, 16e tot 19e eeuw : een historische wegenatlas, F.H.Horsten (2005)



Karte 24: Geldern im Geflecht der Verkehrsverbindungen zwischen dem Niederrhein und den Niederlanden um die Mitte des 17. Jahrhunderts

Hendrik Hondius II (b Amsterdam, 1597; d Amsterdam, 16 Aug 1651). Print publisher and bookseller, son of Jodocus Hondius I. In 1627 he began working in his late father's publishing house on the Dam in Amsterdam, which was then being run by his mother and the print publisher Jan Jansz., who had married Hendrik II's sister Elisabeth in 1612. His brother Jodocus II joined the business in 1628. By keeping the printing, publishing and selling of

products firmly in one family, the company prospered, the two brothers continuing to manage it after their mother's death in 1629 and eventually being assisted by Jodocus II's son, Jodocus III (b Amsterdam, bapt 24 July 1622; d Amsterdam, 1655). From 1632 the premises of Hendrik II were known as *De Wackeren Hondt*, a pun on the family name, which had also been used by his parents.

Christiaan 'sGrooten (1532-1608) geboren in Sonsbeck (thans Kreis Kleve). In 1557 werd hij benoemd tot koninklijk kartograaf van Philips II. Alva gaf hem in 1568 de opdracht een atlas te maken van alle gewesten en steden van de Nederlanden die onder het gezag stonden van de Spaanse kroon. Dat gebied vormde het toneel waar op last van koning Philips II de Tachtigjarige Oorlog werd uitgevochten. De kaarten waren van strategisch belang en ze waren bedoeld om de marsroutes van de Spaanse soldaten uit te stippelen. In zijn werkplaats in Kalkar verwerkte hij de verzamelde gegevens. In 1573 kon het werk worden afgeleverd.

Nicolaes Geelkerck werd geboren te Scherpenzeel. Zijn geboortjaar is onbekend, maar kan bij benadering rond 1585 gesteld worden. Hij stierf in 1656, in zijn toenmalige woonplaats Arnhem. Tussen 1614 en 1616 was hij werkzaam als cartograaf, zowel in Friesland als in Amsterdam. Van 1616 tot 1628 woonde hij te Leiden, waar hij naast zijn graveurschap ook werkte als uitgever en vertaler van verschillende boekwerken. In 1628 verhuisde hij naar Arnhem, waar hij een aanstelling kreeg als kaartmaker voor de *Historia Gebrica*, de officiële Gelderse geschied- en landbeschrijving. In 1630 werd hij aangesteld tot landmeter van de provincie Gelderland.

Michaël Aitzinger (1530-1598) was een historicus en cartograaf uit Obereitzing, Oostenrijk. Hij schreef het *Itinerarium Belgicum*, Keulen (1577), en was mogelijk betrokken bij de uitgave van *Itinerarium Orbis Christiani*, (1579-1580), een route kaart bestemd voor pelgrims, gedoodverf als de eerste gedrukte wegen atlas (Ort172), maar het meest bekend is hij door zijn *Leo Belgicus*, een kaart van de Zeventien Provinciën in de vorm van een leeuw.

Andere los-locaties

Het is sinds 1343, het jaar waarin Venlo tegelijk met de stadsrechten ook het privilege van de opslag/stapel krijgt, schippers verboden op de rechter oever tussen Venlo en Mook goederen te lossen of te laden. Alle handel in dat gebied moet dus via Venlo lopen.

In 1543, ten tijde van het Tractaat van Venlo,

worden de privileges van Venlo, waaronder het stapelrecht, door Karel V, bevestigd. Het is voor Venlo natuurlijk erg prettig wanneer andere steden ruimhartig het stapelrecht van Venlo erkennen. In het Stadsarchief van Venlo bevinden zich diverse van dergelijke erkenningen, zo bijvoorbeeld de Schepenbrief van Dordrecht d.d. 20 december 1543¹:

Wij Schoudt Borgemeesteren, Scepenen ende Raeden mitsgaders die luyden vanden ouden Raide ende goede luyden vanden achten der Raetkamer deser stede van Dordrecht certificeren waerachtich te sijn dat op hyden datum brieffs inder collegie van onsen voirseiden Raedt ons getuycht wert ende verthoent sijn geweest zeeckere beslooten brieven der stede van Venlo inhoudende dat die vande wet der selve stede an ons versoucken getuychenisse der waerheyt, kennisse, documenten ofte verificagien, die wij hebben mochten aengaende den stapel ofte hoechste marct competerende der stede van Venlo, waer op wij communicatie gehouden hebbenden, affirmeren ende verclaren dat wairachtich is, dat onse ouders van ouden tijden ende wij tot opten dach van hyden, die voirseide stadt van Venlo gehouden ende gereputeert hebben voir een stapel stadt. Ende dat die poerteren van Middelborch ende Zierixzee als geeximeert offte uytgesondert sijnde vander subiecte ofte servituyt vanden stapel van Dordrecht nyet geadmitteert ofte toegelaten en werdt, den Riviere vanden Maze, Wael ofte Rijn opwaert te varen dan ter hoechsten Marct als totter voirseiden stapelstadt Venlo, ofte tot Coelen. Ende dat 't selfde zulcx bij onse voervaderen geuseert is geweest zoe lange als het stapelrecht van Dordrecht is gehouden tot noch toe, dat gheen gedenckens van menschen en gehoecht ter contrarie, waer van onse oude privilegie oeck memoreren wesende van dach xiiic lv. In kennisse der waerheyt hebben wij desen brieff open en uyth angende doen bezegelen metter voirscreven stedezegel ten zaecken. Gedaen int jair ons heren duysent vijffhondert drie ende veertich opten xxsten dach van december
w.g. JAN VAN NAERSEN ANTH[ONISZOON]²

Ook Tegelen laat zich niet onbetuigd: in hun Schepenbrief d.d. 27 februari 1553³ wordt verklaard dat voor Schepenen van het Kerspel en Gerecht van Tegelen verschillende getuigen over het al sinds lang bestaande stapelrecht van Venlo hebben gesproken.

¹ OAV inv.nr.116

² Secretaris van Dordrecht (†1558)

³ OAV inv.nr.119

Wanneer schippers of kooplieden goederen dus buiten de gebruikelijke aanlegplaatsen willen lossen ten behoeve van plaatselijke machthebbers¹ of overheden, dan moeten ze daarvoor toestemming hebben. Deze moet gevraagd worden aan de Magistraat van Venlo. In het Archief van de stad Venlo bevindt zich een omslag² met verscheidene van deze verzoekschriften. Deze brieven worden in de tolboeken *bebrief* genoemd.

Het ‘Ampt Udem und Schravelen’³ verzoekt bijvoorbeeld in een op 5 maart 1662 gedateerd verzoek, een partij van 1000 malder mergel en 20 mud kalk, aangekocht door een aantal met naam genoemde burgers, af te laden bij Well, hetzij bij de *Roobeek*, hetzij bij *Aijen*. Schipper Lambert van Nahmen zal voor het vervoer zorgen.



De (oude) loswal bij Aijen

‘Dem Ehrentfesten, fursichtigen, furnehmen, Ersamen und Weisen Herren, Burgermeister, Scheffen, Raet und Befehll heberren der Statt Venlo ein zu hendigen, Demnach unsers Clevischen Landes dessen Ampts Udem und Schravelen eingesessene burger und haussleudt namens JAN REINDERS, HENDRICK BEER, JAN VAN BON, DERICK VAN WICKEREN, JAN OVERFELT, CLAES VAN RENDONCK und THEIS HANCX, ein sicher getall oder partij mirgell von negen hondert malder ongefehr, van LAMBERT VAN NAHMEN maess schiffer gegolden oder gekauft, also ist unser gants fruntlicher bitten und begeren Lieve, Ehrentfeste Weise, wollen sich gefallen lassen gemelten schiffman

¹ Bijvoorbeeld de ‘Vrouwe van Arcen’ of de ‘Prins van Oranje’

² OAV inv.nrs 990 en 991

³ Schravelen is thans een *Ortschaft* van Kevelaer

mit denen mirgell schiff zu begunstigung mit demselben schiff in die Herlicheit Well an die Rode Beeck, oder zu Aijen anzulegen auff das wir desto besser zur nottrufft hieselbsten unsers lantmistungh, denselben könten lussen und abholen, waeran Lieve, Ehrentfeste, Weise, uns fruntschafft erzeigen wirdt und solches aen Lieve, Ehr[entfeste], Weise widerumb zu verschulden oder in einige occasion zu verdienen, sollen alzeit bereit und willigh finden lassen,

Dass dieses also hab ich underbeschribener offen Keiserlichen Notario diesser bedt brieff auss gessinnen und begeren geschriben und unterschriben,

Geschehen Kervenheimb, am 5 marty Anno 1662 verbleibe,

AMBROSIUS CUIPER, notarius publicus”

(Lambert passeerde op 16 en 22 maart en vervolgens op 3 april de tol met mergel)

Het stapelrecht van Venlo heeft steeds de naijver van plaatsen in de omgeving opgewekt. In de *Inventaris van het Stadsarchief* van Venlo worden dan ook verschillende processen genoemd die het aantasten van het stapelrecht tot onderwerp hebben. Bijvoorbeeld het proces tegen Reiner Dormans van Kaldenkirchen uit het jaar 1651⁴. Reiner heeft van Maasschipper Derick Melchior (burger van Roermond) in de haven van Venlo 36 zakken zout gekocht. Vervolgens wordt dat zout overgepakt en in de aak van Melchior geladen die het zout aflevert ‘boven Tegelen aen ’t Steijl’. Door deze manier van handelen heeft het Kremersgilde 18 gulden ‘gerechtighey’ (licent) gemist.

Art. 1 van het verweerschrift van het gilde is daar heel duidelijk over :

Aenwenckelick dat niemant aen vremden eenighe waeren ofte comanscappen mach vercoopen ten zij hij borger, en hebben hetcremerampt.

De Artikelen 4, 5, 6, 7 en 8 verduidelijken waar het om gaat: bescherming van het gilde, haar leden en de stad :

art. 4 :

Sonder datter eenige lossinge laedinge ofte oversettingen uyt het een schip in ’t ander mach geschieden dan in groote quantiteyten ende hoopen om de Maese opwaerts in schepen naer andere steden vervoert te worden.

art. 5 :

De redenen van dese Statuyten sijn politicq ende strecken

⁴ Proces van het Kremersgilde tegen Reiner Dormans, inv.nr. 1534

tot conservatie van de stad,

art 6 :

Want voor eerst daeraen hangt het gewin vande cremers daervan de vremden moeten coopen,

art. 7 :

Item de winste vande sackdragers ende karrebinders die de waeren in ende wytte schepen draegen ende op de karren laeden,

art. 8 :

Ten derden de stad heeft ende treckt daervan oyck verscheyden rechten van de maeten, gewicht, doorvaert ende andersints'

Bij zulke duidelijke artikelen maakt Dormans dan ook geen enkele kans het proces te winnen: hij wordt veroordeeld tot het betalen van het misgelopen licent alsmede de kosten van het proces. Daarbij komen ook nog in tweede instantie de kosten van het Hoofdgerecht in Roermond, waar het oordeel van Venlo wordt bevestigd.¹

In het eerder genoemde boek van Joachim von Stockhausen wordt de scheepvaart op de Werra en Fulda, die bij Münden samenkomen en daar als Weser verder stromen, beschreven. Münden heeft in ieder geval in 1316 al een vorm van stapelrecht en ook daar ontstaat veel geruzie met plaatsen in de omgeving die zich beperkt zagen in hun mogelijkheden. Er is in zijn boek zelfs sprake van een 'Stapelrechtlicher Kleinkrieg', die dan wel geen bloed doet vloeien maar wel arrestaties en hindering van schippers en kooplieden en inbeslagneming van ladingen die de handel natuurlijk geen goed doen.

Bezwaren tegen de hoge toltarieven

Schippers hebben wel de mogelijkheid bezwaar te maken tegen de hoge toltarieven bij het Hof van Gelder te Roermond. In 1655 ordonneert dit Hof², nadat er veel klachten over nieuw opgerichte tollenen en te hoge tarieven zijn binnengekomen, dat zowel bezitters als heffers van tollenen een lijst met de geldende tarieven in het tolkantoor moeten ophangen.

Over de tarieven mag geklaagd worden, en als er geen lijst hangt mogen de passanten zonder betaling doorvaren.

Vooral Hendrick Neelissen³ klaagt, mede namens zijn collega schippers. In 1661 met name over de Heer van Hillenraedt die op de tol bij Kessel de toltarieven driemaal hoger heeft gemaakt dan op de *tollijst* staat aangegeven ondanks een eerder vonnis van 29 juli 1655 en een tollijst d.d. 16 juli 1653 opgesteld door procureur Lion. (zie Bijlage 6).

Voor 100 zakken zout wordt maar liefst vier gulden en tien stuivers geheven in plaats van een gulden en 10 stuivers! En voor een oxhoofd wijn zestien in plaats van vier stuivers.

In een in het Gemeentearchief van Dordrecht⁴ aanwezige, door Kooplieden en Schippers opgestelde verklaring gericht aan de Staten Generaal, wordt opgesomd hoe men er tegen aan kijkt. Een citaat:

'Ende dat op den Maesstroom van 's Conincxwegen noch elcke 100 (zak) wit sout met 60 gulden (licent) ende alle ander goet naer advenant beswaert bleef, om door sulcx den Coophandel soo veel mogelijk wytter zee door de Vlaemsche havens ende oock langhs de Schelde over Antwerpen, Brussel, Diest, Loven, Tienen, Leeuwen ende daerontrent naer de provincien van Namen, Luxemborgh, Lotteringen ende andere bijgelegene plaetsen ter minster onkosten te connen brengen,

Omme door dat practijck den gehelen Coophandel die wytter zee door Hollant den Maesstroom op naer de voornoemde bovengelegene provincien wiert gedreven, geheel vrughteloos te maecken,

Waer bij noch quam dat volgens het 9^e articul vant Tractaet van Vrede den Coninck sijn Licenten tot Vught bij den Bosch ende voort over al te Lande aende eene ende tot Gelder als oock op den Rhijn aende ander zijde vande Maze geheel aff most schaffen ende den Maesstroom alleen soo als voorschreven is, belast liet,

Ende alsoo hier door den handel vande Maze niet langer met profijt kost gecontinueert worden,

Soo hebben de Maeshandelaers van Anno 1649 tot Anno 1652 aen haer Hooge Mogende Heeren Staten Generael der Vereenichde Nederlanden seer geklaeght,

¹ Zie ook onder burgerschap

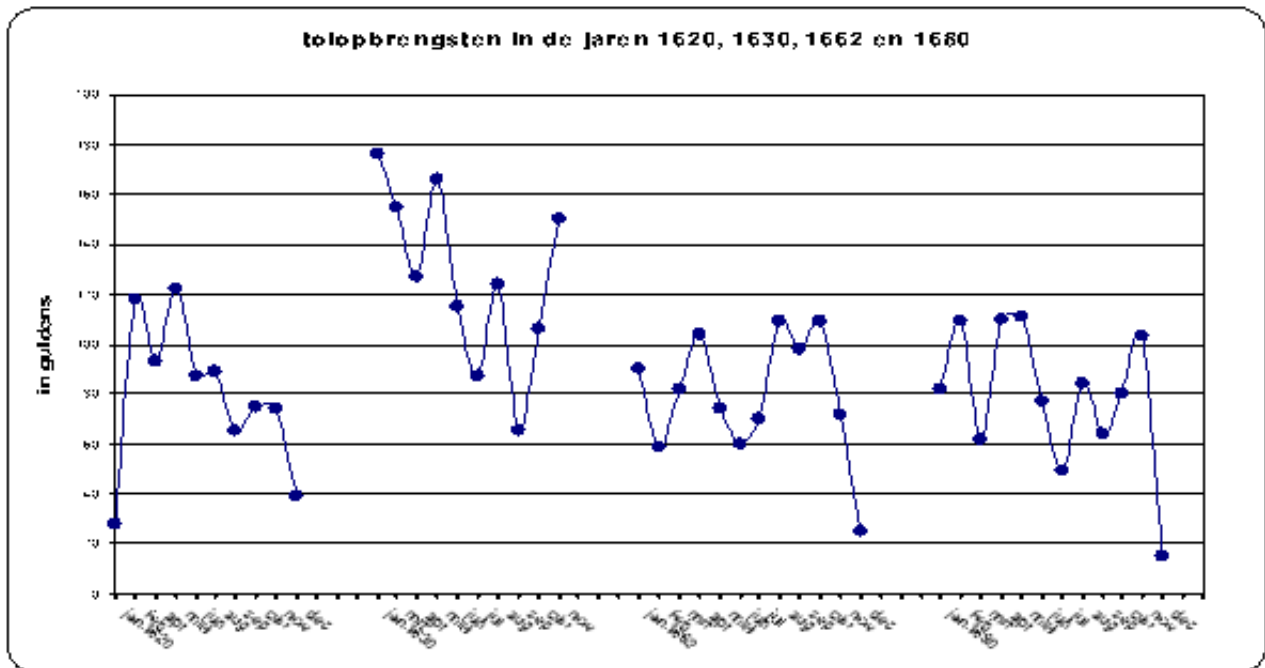
² RHCL Maastricht, Archief Hof van Gelre, Proces- sen 1661 (Hendrick Neelissen namens de Maas- schippers tegen de Tolheffer van de Heer van Hillenraedt)

³ Zie vorige noot

⁴ Stads Archief Dordrecht (SAD), Archief Gemene Maashandel, toegang 115, inv.nr.76

Daerop int begin van September 1652 eene Conferentie tot Mechelen met de Spaenschen wiert aengesteld die 7 maenden aldaer duerde, dogh daer en wiert gantsch niet tot verlichtinge vanden Maeshandel utgerecht,

De gemiddelden van 1620 (10 maanden), 1630 (idem), 1662 en 1680 zijn respectievelijk 79 - 127 - 79 - 79 gulden.



Maer ter contrarie soo wiert daer naer namentlijk den 12^e October 1654 van 's Conincxwegen tot Brussel vast gestelt dat al de Conincx Licenten op de Maze, Schelde, Vlaemsche havens ende overal soo hoogh souden worden ontfangen als die ten tijden der Oorlogen waren geweest,` etc. etc.

De betrokken kooplui en schippers proberen het nog eens. In augustus 1655 richten ze opnieuw een 'hartenkreet' aan de Staten Generaal¹. Daarin wordt nog teruggekeken naar de hierboven genoemde Conferentie van Mechelen waar

'die van de andere zijde gansch tot gene reden vant verminderen ofte afschaffen der Licenten ofte andere groote onbehoorlickheden connen brengen, ende sijn deselve niet alleen daerin gecontinueert, maer hebben noch daerenboven ontrent de maent November (1654) bij forma van attentat haere Licenten tot Venlo, Ruermonde ende Navaigne soo seer onlijdelick verhooght datse swaerder sijn als die oyt inde heetste Oorlogen hebben geweest, sulcx dat de Supplianten van verscheyden Coopmanschappen soo veel aen Licent ende Tollen voor den Coninck wordt affgeperst, als den geheelen incoop van de waren is beloepende'

Correctie van de beide eerste jaren van de aanwezige 10 naar 12 maanden toont een duidelijker beeld: 95 - 152 - 79 en 79 gulden. Opmerkelijk, dat hoewel het aantal schepen dat de tol passeert in 1680 beduidend minder is dan in de andere onderzochte jaren, de gemiddelde tolopbrengst zich op het peil van 1662 weet te handhaven. De oorzaak hiervan is het feit dat in 1680 t.o.v. de andere jaren er geen vermeldingen meer voorkomen als *orloff gehaelt*, de vergunning die gevraagd moest worden om de tol te mogen passeren met een leeg schip of met tolvrije goederen. Alleen al in de maand oktober 1662 gebeurde dat 32 maal. De vraag is of het in 1680 niet meer nodig gevonden wordt deze gegevens te noteren?

Tolvrijdom

Een brief van de Magistraat van Tiel wijst op het probleem dat men bij bepaalde tolleren niet meer weet of wil weten, wie er wel of niet tol moet betalen. Zo wordt er in deze brief gericht aan de 'insondere goede vrienden' in Venlo geklaagd over de tollenaar van Middelaar. Ondanks het tonen van de vereiste burgerbrieven staat deze de Tielse schippers niet toe

¹ SAD, Archief Gemene Maashandel, toegang 115, inv.nr.117

dat ze hun vrije goederen daar vertollen. En dat terwijl Hertog Reynout van Gelre hen al in 1371 dit privilege heeft verleend!¹

Het assortiment producten

De belangrijkste producten stroomopwaarts zijn

haring, huiden, kaas, koper, gedroogde vis als labberdaan en stokvis, nu en dan verse vis welke met caeraken² wordt aangevoerd, raapkoeken, rogge, soda, teer, verfstoffen (w.o. weedas³), wijn, zeep en zout.

Stroomafwaarts zijn dat :

aluin, kolen, ijzer, kalk, koper, leisteen, mergel en Naamse steen, nagels, potten en pannen. De metalen zowel in bewerkte als onbewerkte vorm.

Enkele produkten nader bekeken

Aluin. Dat is de naam voor het dubbelfosfaat van aluminium en kalium, met een aantal toepassingen :

- het wordt gebruikt als bloedstelpend middel,
- bij het leerlooien en
- als hulpmiddel voor het fixeren van kleuren bij het verven van stoffen.

Het werd in het dal van de Maas gedolven, zowel stroomopwaarts als afwaarts van Luik en rondom Flémalle en Argenteau

Spawater. In mei 1620 worden er door twee schippers, uiteraard afwaarts, een aantal korven⁴ met Spawater vervoerd. Spawater, wordt al vanaf het eind van de 16^e eeuw gebotteld. Omdat er medische eigenschappen aan dit bronwater worden toegeschreven, vestigen

zich zelfs al vanaf het einde van de middeleeuwen talloze vooraanstaanden rondom Spa. In 1607 worden er al 30.000 flessen Spawater verkocht, terwijl aan het einde van de 18^e eeuw de produktie is gestegen tot 150.000 flessen.⁵

Op 6 mei 1706 verschijnt er een advertentie in de Oprechte Haerlemse Courant vanwege de magistraat van Spa om te waarschuwen tegen de namaak van Spawater, het echte Spawater heeft een waarmerk:

‘De Burgermeesters en Magistraet van ’t Spa, vreesende niet genoeg gedaen te hebben, om te beletten, dat het Publijcq niet bedrogen werde met het kopen van vremt Water in plaats van ’t oprechte Spa Water, hebben goetgevonden, een yder t’adverteren, dat het niet genoeg is by die, welke Spa Water Verkopen, de Attestatien in behoorlijke forma te sien, soodanig als die te sien zijn tot Amsterdam by Hendrik Schelten, Boekverkoper by de Beurs, en tot Rotterdam by Barent Bos, mede Boekverkoper; maer dat men by deselve sien moet het Zegel, dat op de Flessen van ’t oprecht Spa-water gedaen wert; en waer van, die het vremde Water versenden, sig niet hebben derven bedienen, maer doen op hun Flessen een kleyn Zegel, in forma van een Cijffer; en, dewijl het seer ongelijck van dat van ’t oprechte Spa-Water is, soo is ’t Verschil licht te sien, en waer op een yder acht geven moet, en sig niet genoeg met alleen d’Attestatie te sien; waer van de Reden is, dat d’Ondernemers van ’t vremde Water eenige Manden vol Flessen oprecht Spa-Water gekocht hebben, waer van hun Attestatien gegeven zijn, en waer van sy hun sullen kunnen bedienen, om het vremde Water af te setten, indien sy hun verstaen met die daer sy het vremde water aen senden.’

Soda. Dit is een nieuw opwaarts vervoerd product in 1662, nodig voor de fabricage van glas *à la façon de Venise*⁶, maar ook van flessen, bekens en vlakglas in Wallonië (Chimay, Charleroi en Wavre⁷) en Maastricht en omgeving. Soda verlaagt het smeltpunt van glas.

Indiaanse huiden. In januari 1662 vervoert Silvester Moll stroomopwaarts naast traan, soda en stokvis 1700 Indiaanse huiden. Ook een nieuw product, in ieder geval ten opzichte van de jaren 1620 en 1630. Huiden, zoals

¹ OAV, inv.nr.1426,port.353

² In Tiel werden regelmatig waterschepen, waarin levende vis werd vervoerd, vertold. In Venlo passeert er ook zo nu en dan een caaraak. Een kaar is een kast of bak van hout met gaten doorboord of met wanden van roosterwerk, of teenen, om vis levend te houden.

³ Volgens Joachim von Stockhausen in *Hann.Münden und die Schifffahrt* (2003), 61 was Thüringen een belangrijk aanbouwgebied voor weede die voor een belangrijk deel naar de Zuidelijke Nederlanden werd uitgevoerd t.b.v. de textielindustrie.

⁴ Een korf was een maat voor enkele waren, een korf champgne bevat bijv. 50 flessen.

⁵ Bron : www.spawater.com

⁶ Thurlings en Van Drunen, 213

⁷ Volgens : Hervé Hasquin in *La Wallonie, le pays et les hommes*, tome I, (1975), 273

kalfsvellen, schevincken¹, ossenhuiden en dus ook indiaanse huiden, worden gevraagd door de al in de Middeleeuwen florerende leerwerkende bedrijven² in Maastricht.

Koper. Van dit metaal, in de jaren 1620 en 1630 een product dat alleen afwaarts wordt vervoerd, valt in 1662 op, dat er ten opzichte van de afgevoerde hoeveelheid koper betrekkelijk veel van dit metaal ook *opwaarts* wordt vervoerd.

Het vervoer van koper is in handen van een beperkt aantal schippers. In 1662 waren dat drie weduwen :

- de hiervoor reeds genoemde Mechtildis Grauws (de weduwe van Sijbert Loyen),
- de weduwe van Matthijs de Boom en
- de weduwe van Jan Jelisse.

In 1680 nemen de ook al eerder genoemde Gerard Doskene en Gerard Straffen, aangevuld met Korst Laurensen, met zo op het oog *uitsluiting* van anderen, het vervoer van koper voor hun rekening. Zoals te zien bij Doskene en Straffen, varen ook de weduwen in 1662 regelmatig samen op. Argumenten voor het

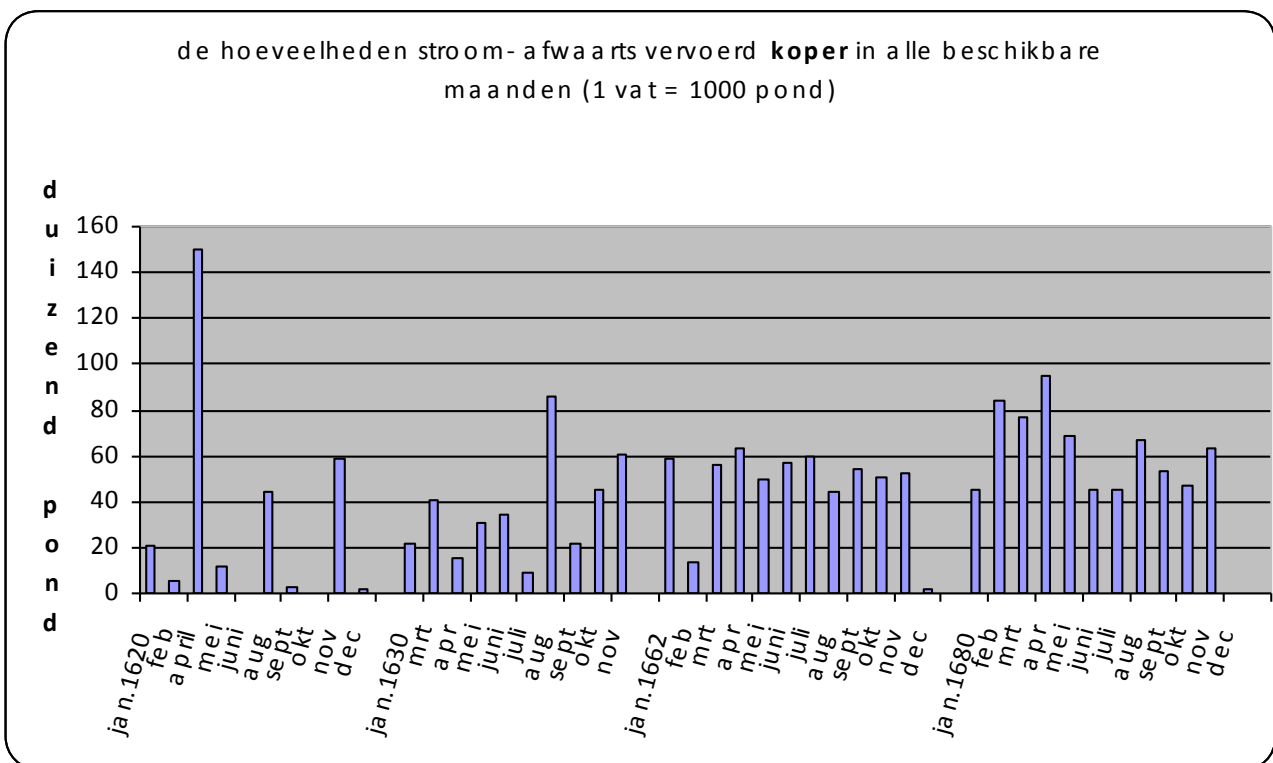
samen optrekken zullen zeker geweest zijn het samen sterker staan, onderlinge hulp en de onderlinge contacten tijdens het varen en aanleggen.

In de getranscribeerde maanden wordt er respectievelijk 43000, 48500, 44000 en 52500 pond koper afwaarts vervoerd terwijl er in tegenovergestelde richting

24000, 23000, 38000 en 61000 pond wordt vervoerd. (*Zie hiervoor ook de Bijlage 4 Vaarbewegingen van de Weduwe Loyen*)

Zoals reeds hiervoor gesteld kan deze stroomopwaarts gerichte koperhandel verklaard worden uit de medio 17e eeuw bij Vaals en Eijsden opgekomen messingindustrie³. Messing, ook wel geelkoper genoemd, is harder dan koper en toch beter te bewerken, en is een legering van 2 delen koper 1 deel zink. Zink werd gedolven als kalmei of kalmein in het toenmalige hertogdom Limburg⁴.

Nergens heb ik kunnen vinden dat er substantiële hoeveelheden kopererts in Wallonië werden gewonnen. Waarschijnlijk nog wel gedurende de Middeleeuwen, maar in de 17e eeuw niet meer in die hoeveelheden die volgens de



¹ Russische huiden

² Thurlings en Van Drunen, 214

³ Thurlings en Van Drunen, 212

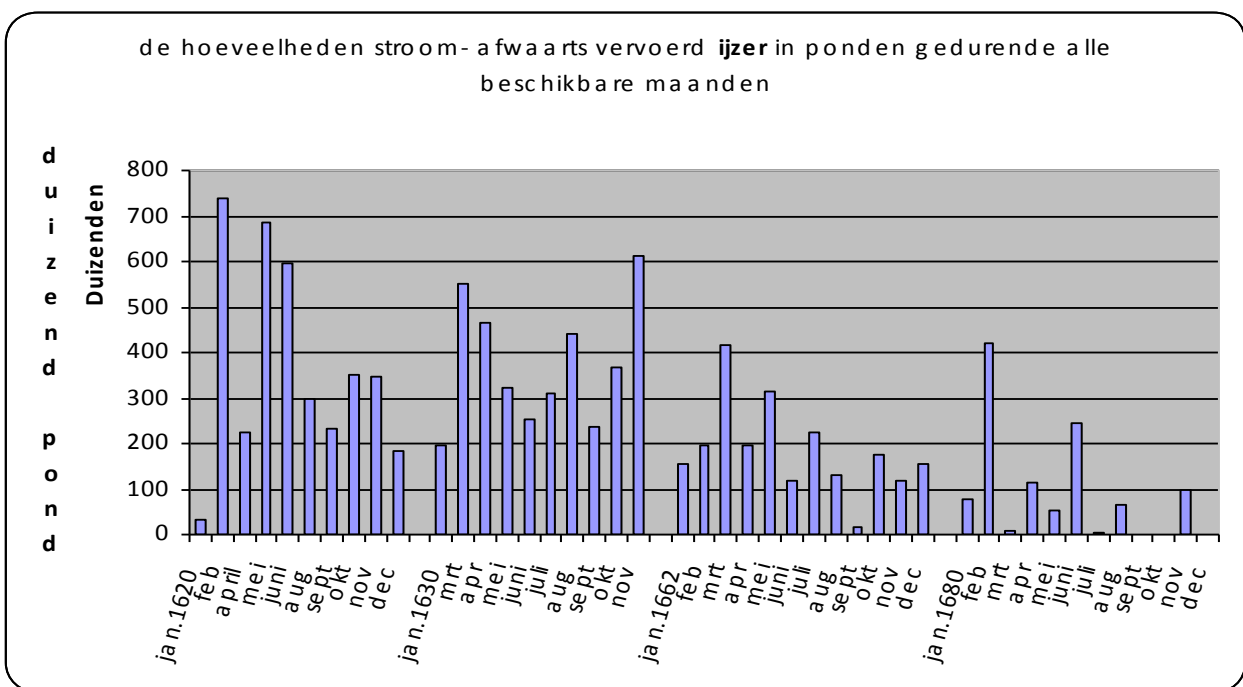
⁴ Th.L.M.Thurlings, *De Maashandel van Venlo en Roermond in de 16e eeuw*, (1945), 14

tolboeken over de Maas worden vervoerd. In diverse bronnen over de Waalse messingindustrie is te lezen dat koper uit Duitsland werd ingevoerd¹. Het meest dichtbij gelegen winge-
bied van koper was de Eifel. Verkleind tot platen zal het koper voornamelijk via de weg naar de Maas zijn vervoerd en daar overgeladen op ponten en/of aken voor verder vervoer naar de verwerkingscentra.

Dinant is al sinds 1250 het centrum voor deze industrie. Zó bekend zelfs dat alom de produkten van koper en messing uit Dinant *dinanderie* worden genoemd.

me ijzer- en kopervoorkomens te helpen exploiteren. Vanaf 1615 leidt De Bèche de ijzergieterijen van Finspong waar het gietijzer uitnemend geschikt blijkt te zijn voor de fabricage van kanonnen, waar door de Europese oorlogen in die tijd veel vraag naar is. Hij kan dat natuurlijk niet alleen, daarom doet hij een beroep op de naar de Republiek gevluchte Wallen. In die jaren worden de contacten met Louis de Geer jr., ook al een oud Luikenaar, gelegd.

De Geer pakt de zaken in Zweden nog voortvarender aan dan De Bèche. Eerst als partner



Ijzer. Vrij spectaculair is de afname van de afwaarts vertolde hoeveelheden ijzer na de jaren 1630. Een verklaring hiervoor is te vinden in de groeiende import van ijzer en ijzerproducten uit Zweden door de Hollandse gewesten gedurende de eerste helft van de 17e eeuw. (Ex) Luikenaars spelen een rol in de verlegging van de ijzerhandel naar Holland en Zweden.

Het begint met de Luikenaar Guillaume de Bèche die in 1595 door Graaf Karel, de latere koning Karel X van Zweden, wordt uitgenodigd om naar Zweden te komen om de enor-

(consort), maar na het overlijden van De Bèche in 1629 krijgt hij van de Zweedse koning de algehele leiding over de Zweedse mijnbouw. Zo groot is de waardering voor Louis dat hij in 1641 in de adelstand wordt verheven. Zweedse historici noemen hem de vader van de Zweedse industrie.

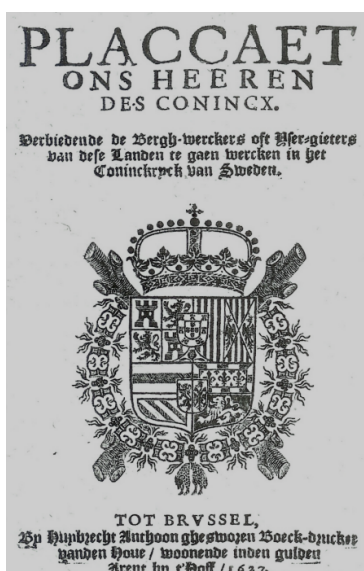
In de jaren '20 wordt er ook begonnen met het werven van personeel in Wallonië zelf, zoals er staat :

‘met de hulp van hoog gekwalificeerde Waalse werkkrachten afkomstig uit Namen, Luik en uit de landstreek Franchimont wordt de Zweedse industrialisatie snel een feit’².

¹ O.a. *Histoire des techniques en Wallonie de 900 à 1800*, Un article de Wikipedia, Portail de la Wallonie

² Uit : *Les Wallons hors de la Wallonie* van Michel

De vader van Louis (1535-1602), die ook Louis heet, en Jean Curtius (1551-1627), ook De Corte genoemd, hebben veel gedaan voor de bevordering van de metaalindustrie in Wallonie. Het conflict tussen Spanje en de Republiek levert genoeg kansen voor de wapenindustrie. Aanvankelijk wordt er voornamelijk aan de Spaanse troepen geleverd maar na verloop van tijd aan beide partijen. Symbool hiervan is zoon Louis (Luik 1587 - Amsterdam 1652), aanvankelijk als koopman in Dordrecht, later als zodanig werkzaam in Amsterdam. Ten gevolge van de afloop van het 12-jarig bestand in 1621 en het uitbreken van de 30-jarige oorlog in Duitsland stijgen de prijzen van ijzererts en als gevolg daarvan het wapentuig.¹



Uit een Placcaet uitgegeven op 11 november 1627² door Philips IV, heer der Zuidelijke Nederlanden, - een herhaling van een eerdere ordonnantie van 4 mei 1624 die blijkbaar niet voldoende effect heeft gehad - blijkt dat de overheid gesignaleerd heeft dat er veel ervaren

en goed geschoold personeel³ naar elders, niet alleen naar Zweden maar ook naar Spanje, vertrokken is. Jean Curtius heeft zich in 1616 in Spanje in de provincie Cantabria gevestigd en daar met groot succes de metaalnijverheid bevorderd. Merkwaardig dat er in het Placcaet alleen sprake is van Zweden en dat Spanje

geheel ongenoemd blijft. Is dat eigen belang of worden de zielen van de werknemers in Spanje niet belaagd door ketterse dwalingen ?

Het genoemde Placcaet tracht de hierboven geschetste ontwikkelingen tegen te gaan:

‘bergh werckers oft ijsergieters die men inde franchoische taele forgerons noemt [wordt] ten strengste verboden in te gaan op de aanbiedingen van ‘Commisen, facteurs oft Agenten van Cooplieden van Zweden’ die zich niet ontzien door het geven van ‘eenighe penningen’ hun slachtoffers over te halen hen naar Zweden te volgen, ‘alles tot onse groote schaede ende interesse ende van ons Landt van Naemen ende selfs tot groot peryckel vande zielen vande voorschreven Werckluyden, de welcke in het Coninckrijk van Sweden souden lichtelijck moghen besmet worden met eenighe dolinghen contrarie aen onse heylige Catholijcke Religie, in dewelcke wij boven al begheeren dat onse Ondersaeten stantvastich blijven. Ende alsoo om het voors. Quaet te verhueden wij gheschreven hadden aenden Gouverneur, President ende luyden van onsen Raede tot Naemen, dat sij daer inne souden versien, die het selve ghetracht hebben te doen bij Ordonnantie vanden vierden Meye in het jaer 1624, van onsen t’wegen in het selve lant ende Graeffschap van Naemen ghepubliceert. Ende wij corts onderricht zijn, dat des niet teghenstaende het voors. Quaet niet en compt te cesserer, maer ter contrarien lancx soo meer vermeerdert, niet alleen in het voors. Landt van Naemen, maer oock in andere landen van onse onderdaenicheyt.’

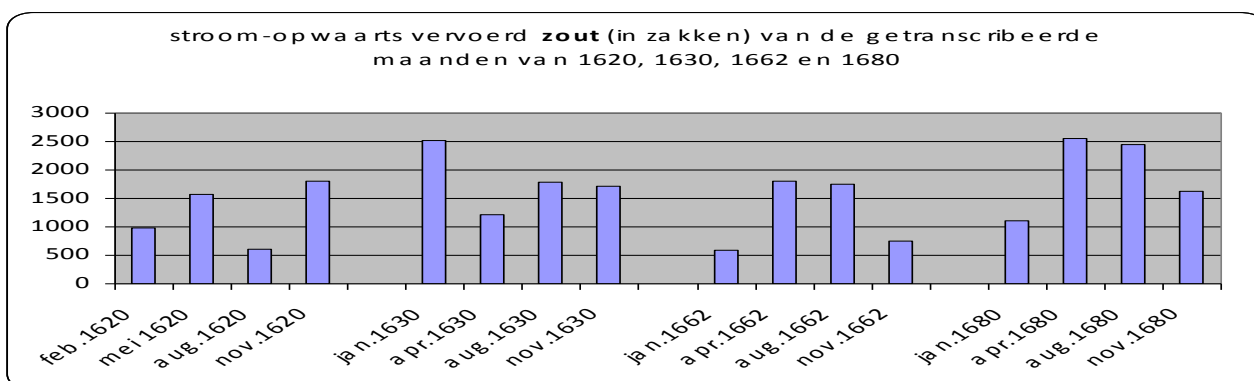
Als straf worden lijfstraffen en het verbeurd verklaren van al hun goederen in het vooruitzicht gesteld. Aanbrengers van overtreders kunnen rekenen op een premie. Maar spijtop-tanten die binnen een half jaar na publicatie van dit plakkaat vrijwillig wensen terug te keren, zullen niet gestraft worden. Of het iets uitgehaald heeft? Uiteindelijk is de mijnbouw en metaalindustrie in Wallonië blijven bestaan, ondanks de *braindrain* naar Zweden van een aantal kompels en metaalwerkers.

Oris en Jean-François Potelle (1995)

- 1 W.F.Leemans, Handel en Migratie te Zaltbommel in de 16e en 17e eeuw, verschenen in Bijdragen en Mededelingen van de Ver.Gelre, jg 1978/79, pag. 86/89
- 2 SAD, Archief Gemene Maashandel, toegang 115, inv.nr.832
- 3 Volgens E.M.Brackman in Histoire du Protestantisme en Wallonie ging het om 1000 à 1200 gezinnen, hun huidige nakomelingen zijn trots op hun Waalse oorsprong en worden geschat op 50-70000 personen

Zout. Vanouds één van de belangrijkste producten welke stroomopwaarts worden vervoerd. Winning, het zogenaamde *darinkdelven*, vindt plaats in de zuidwestelijke kuststreken

de knecht drinkgeld. Op 5 september 1662 moet er voor de tolbalk 3 gulden en 15 stuivers betaald worden. Op 17 oktober zelfs 4 gulden! Op 18 juni 1680 is dat zelfs 4 gulden



van Holland en Zeeland. Het proces bestaat uit het uitloggen van de as van het (zoute) veen in zoutketen. In de 17^e eeuw wordt er echter steeds meer zout gewonnen uit verdamping van zeewater in zoutpannen in zuidelijker landstreken. Zout is in die tijd een belangrijk conserveer- en smaakmiddel, maar wordt ook gebruikt in de geneeskunde en glasindustrie. De omvang van de aanvoer in de onderzochte periode heeft een lichte neiging tot stijgen.

Kniehout. Een opvallend product zijn de partijen of vlotten kniehout die een paar keer per jaar afwaarts de tol passeren. Zo staat er op 13 juni 1620 :

‘Seiger Jacops afferdich voer Derck Heuyts myt 2 floetten holt, ieder floet ad 22 kneys betaelt van tol 5-10, noch daerbij 2 tolbalcken uyt gestecken, die knechs gegeven eenen luycker daller tot drinckgelt’.

Ook op 6 en 25 oktober 1620 passeert kniehout, waarbij er op de laatste datum zelfs sprake is van een ‘schonen tollbalck’ welke uitgestoken wordt. Ook bij deze gelegenheid krijgt

en 15 stuivers! En dan te bedenken dat op 4 april 1620 er slechts 1 gulden betaald hoefde te worden.

Werd de tolbalk tijdens het passeren van het houtvlot beschadigd en moest er dan een schade vergoeding worden betaald?

”De zel-neering of het darink-delven, zoo als het, oudtijds, in Zeeland, geoefend werdt.

Deeze verbeelding, gemaakt naar eene Oude Schilderij in in’t Gasthuis te Zierikzee, vertoont, in een Gezigt van het Eiland Schouwen en de Stad Zierikzee, welke de Darink uit de grond gespit, op hoopen te droogen gelegd, en vervolgens tot assche verbrand werdt: welke dan naar de Zoutkeeten gevoerd, en met Zee-water vermengd, tot wit Zout werdt gestookt.”

