

DR E. ROEBROECK

HOE HEBBEN VAART
EN HANDEL OP DE MAAS
ZICH ONTWIKKELD VANAF
DE MIDDELEEUWEN TOT
HET EINDE VAN DE ACHTTIENDE EEUW?

Elke poging om in grote lijnen de ontwikkeling te schetsen van verschijnselen waaraan historici hoogstens in het voorbijgaan enige aandacht hebben besteed, dient zelfs in het meest gunstige geval als een hachelijke onderneming te worden aangemerkt. In de geschiedschrijving is aan de vaart en handel op de Maas in de periode na de Middeleeuwen nauwelijks aandacht besteed. Het vraagteken achter de titel van deze bijdrage bedoelt dan ook met grote nadruk de aandacht te vestigen op het feit, dat we hoogstens kunnen proberen in eerste aanzet de lijnen te laten zien, welke zich aftekenen bij het begin van een onderzoek naar de historische ontwikkeling van vaart en handel op de Maas in de Nieuwe tijd.

In schrille tegenstelling tot het beeld dat Middeleeuwse bronnen oproepen van een bloeiend handelsverkeer op de Maas, getuigen gegevens over vaart en handel op de Maas uit de laatste jaren van de 18de eeuw van een volkomen verval. Het handelsverkeer op de Maas is gedurende de Middeleeuwen tot grote bloei gekomen: binnen het kader van de nauwe economische relaties van het midden-Maasgebied met het Rijnland was de Maas niet alleen gedurende de 9de en 10de eeuw maar ook in de latere Middeleeuwen een handelsweg van belang.¹ In de laatste jaren van de 18de eeuw hebben de commissarissen van het 'Directoire exécutif' in het departement van de Nedermaas bij herhaling in hun rapporten vastgesteld, dat van vaart en handel op de Maas in het geheel niet meer kon worden gesproken. Zo kunnen we in het rapport van 1 Nivôse An 6, 21 december 1797, onder verwijzing naar de tolkantoren van de keurvorst van de Palts te Urmond en van de koning van Pruisen te Kessel lezen: „Avant l'établissement de ces comptoirs il y avait dans toutes les communes riveraines de la Meuse

¹ W. Jappe Alberts, Schets van de economische geschiedenis van Nederlands Limburg in de Middeleeuwen, Studies over de sociaal-economische geschiedenis van Limburg, XV, 1970, pag. 16-17.

de riches bateliers. Il n'y a plus à présent que de misérables pêcheurs".² De vraag of de opheffing van de tolkantoren te Urmond en Kessel, zoals de commissaris meende, de Maasvaart in die tijd opnieuw tot bloei gebracht zou kunnen hebben, laten we hier verder rusten. Het gaat er ons nu niet om de oorzaken van het gesignaleerde verschijnsel vast te stellen. Het feit dat aan het begin van de Franse tijd nauwelijks of in het geheel geen handel en vaart op de Maas meer bestonden, vraagt al onze aandacht. Want met dit feit is tegen de achtergrond van onze kennis over de bloei van de Maasvaart in de Middeleeuwen de intrigerende vraag gegeven, wat er na de Middeleeuwen met de vaart en handel op de Maas is gebeurd.

In het voorafgaande artikel heeft Prof. Jappe Alberts een pleidooi gehouden voor een nader onderzoek naar omvang en betekenis van de Middeleeuwse Maashandel; bij zulk een onderzoek dient aan de tolheffing op de Maas aandacht te worden geschonken en moet de vraag onder ogen worden gezien of en in hoeverre als gevolg van de riviertollen het rivierverkeer door het landverkeer verdrongen is.³ Een volkomen gelijkkluidend pleidooi zou gehouden kunnen worden ten aanzien van vaart en handel op de Maas in de Nieuwe tijd. Alleen bij een diepgaand onderzoek naar omvang en betekenis van de Maashandel in de Nieuwe tijd waarbij tevens heel het complex van problemen aangaande de tolheffing en de veranderende verhouding tussen rivierverkeer en landverkeer in beschouwing wordt genomen, kan men hopen een afdoend antwoord te vinden op de vraag, wat er na de Middeleeuwen met vaart en handel op de Maas is gebeurd. Wij zullen ons in deze bijdrage beperken tot een eerste aftasten van deze vraag.

Bij het begin van ons onderzoek naar de vaart en handel op de Maas in de Nieuwe tijd hebben we ons tot twee, voor dit onderwerp uitermate belangrijke archieffondsen beperkt zonder deze evenwel alsnog uitputtend te hebben bestudeerd, te weten de archieven van de Admiraliteitscolleges in het Algemeen Rijksarchief en het archief Maashandel in het Gemeentearchief te Dordrecht. Laatstgenoemd archieffonds is grotendeels bijeengebracht door de agent van de Maashandel te Dordrecht in de periode 1635-1678 en is dus voor onze kennis van de Maashandel in de 17de eeuw van bijzonder grote betekenis. Enkele

² L. Roppe, G. W. A. Panhuysen, E. M. Nuyens, *De decadaire, respectievelijk maandelijke rapporten van de commissarissen van het directoire exécutif in het Departement van de Nedermaas, 1797-1800*, Maastricht, 1956, pag. 115.

³ W. Jappe Alberts, Schets, t.a.p. pag. 19-20.

jaren geleden is op het bestaan van dit archieffonds de aandacht gevestigd in 'De Maasgouw'.⁴ Vaart en handel op de Maas in de Nieuwe tijd hebben slechts weinig belangstelling genoten, getuige de geringe hoeveelheid literatuur over dit onderwerp. In een studie wordt veel aandacht besteed aan de kwestie van de Maastollen in de 18de eeuw, maar de auteur heeft deze kwestie niet uit economisch-historisch doch uit politiek-historisch gezichtspunt benaderd.⁵ Over de Maashandel van Venlo en Roermond in de periode 1473-1572 zijn we door Thurlings' dissertatie op de hoogte⁶ en Klein heeft in zijn dissertatie over de Trippen een overzicht gegeven van de Maashandel in de 16de en 17de eeuw.⁷ Met de hier genoemde archivalia en literatuur als vertrekpunt hopen we enigermate een antwoord te kunnen geven op de vraag, welke we als titel van deze bijdrage hebben geformuleerd.

De Maashandel vertoont in de 16de eeuw hetzelfde beeld als in de 14de en 15de eeuw. De Maas bleef een belangrijke handelsweg, ondanks de concurrentie van de landwegen. De belangrijkste produkten, die over de Maas verscheept werden, waren hout uit het gebied boven Luik, kolen en ijzer uit het Luikse mijnbouw- en industriegebied, kalk uit het gebied tussen Luik en Maastricht, graan en vooral rogge uit het Gulikse en uit het Gelders Overkwartier in stroomafwaartse richting, terwijl vis, zout, zuivelprodukten en koloniale waren stroomopwaarts werden vervoerd. Bij de huidige stand van het historisch onderzoek is het niet wel mogelijk een exacte vergelijking te maken tussen het Rijnverkeer en het Maasverkeer. Toch kan worden gesteld, dat de handel op de Maas naast de Rijnhandel niet alleen in de 14de en 15de eeuw, maar ook in de 16de eeuw een eervolle plaats heeft ingenomen.⁸

In de loop van de 16de eeuw begonnen zich veranderingen voor te doen in de structuur van de Maashandel en als gevolg van deze wijzigingen nam het volume van de goederen, welke over de Maas werden

⁴ H. Bauduin, Bronnen voor de geschiedenis van de Limburgse Maashandel, De Maasgouw, 81, 1962, pag. 117-121.

⁵ G. J. Rive, Schets der staatkundige betrekkingen tussen de Republiek der Verenigde Nederlanden en het Koninkrijk Pruisen, tot het huwelijk van Prins Willem V, 1701-1767, Amsterdam, 1873.

⁶ Th. L. M. Thurlings, De Maashandel van Venlo en Roermond in de 16de eeuw, 1473-1572, Amsterdam, 1945.

⁷ P. W. Klein, De Trippen in de 17de eeuw. Een studie over het ondernemersgedrag op de Hollandse stapelmarkt, Assen, 1965, hoofdstuk 11, pag. 57-90. Klein verwijst herhaaldelijk naar Z. W. Sneller, Geschiedenis van de steenkolenhandel van Rotterdam, Groningen, 1946.

⁸ Thurlings, Maashandel, t.a.p. pag. 52-53.

verscheept, toe.⁹ De toename van de Maashandel in de 16de eeuw berustte in hoofdzaak op de stijging van de Luikse export. Vanaf omstreeks 1500 ondergingen mijnbouw, industrie en bosbouw in het Luikse gebied een sterke uitbreiding. Verschillende technische vernieuwingen, welke in deze tijd in het Luikse gebied werden ingevoerd, maakten een verhoging van de produktie en een verlaging van de kostprijs mogelijk. Door de invoering van waterpompen konden, toen de bovenste erts- en steenkolenlagen waren uitgeput, dieper gelegen lagen in exploitatie worden genomen. De ijzerproduktie werd gestimuleerd door verfijningen in het proces der metaalzuivering en door de invoering van wals- en snijmachines. Nieuwe technieken leidden tot de ontwikkeling van een aluin-, buskruit- en salpeterindustrie in het Luikse gebied gedurende de 16de eeuw. Uiteraard kan een industriële expansie niet op afdoende wijze worden verklaard uit technische ontwikkelingen alleen. Heel het complex van natuurlijke, politieke en economische factoren, dat steeds de verklaringsgrond vormt van industriële expansie, heeft ertoe bijgedragen dat de produktie van het Luikse industriegebied in de 16de eeuw werd omhoog gestuwd. In deze context kunnen we volstaan met te wijzen op de aanwezigheid van rijke bodem- en natuurschatten, op het gunstig politiek klimaat dat het gevolg was van de sedert het einde van de 15de eeuw door de Luikse prins-bisschoppen gevoerde neutraliteitspolitiek en op de gunstige geografische ligging en de centrum-functie van de stad Luik, die de natuurlijke stapelplaats was voor het haar omringende gebied. De Luikse exportprodukten waren schaars en konden dus gemakkelijk een afzetmarkt vinden. De aantrekkingskracht, welke Luik op vreemdelingen uitoefende, bevorderde de inschakeling van steeds nieuwe ondernemers- en arbeidskrachten in de produktie.

De industriële expansie van Luik in de 16de eeuw heeft het handelsverkeer op de Maas bevorderd. De Maashandel onderging in de 16de eeuw niet alleen een uitbreiding, maar veranderde bovendien van structuur. De rechtstreekse contacten van Luik met Dordrecht namen in de tweede helft van de 16de eeuw toe. De produktie van exportartikelen door de Luikse industrie richtte zich in toenemende mate op de Hollandse stapelmarkt, waarmee Dordrecht voor het Luikse industriegebied als schakel fungeerde. De opheffing van het Venlose stapelrecht in 1545 markeert een belangrijke fase in deze ontwikkeling,

⁹ Klein, Trippen, t.a.p. pag. 61 en vlg.

omdat hiermee een onoverkomelijk beletsel voor rechtstreekse contacten tussen Luik en Dordrecht verdween. Binnen het kader van deze ontwikkeling zien we de traditionele figuur van de Maasschipper, die tevens koopman was, verdwijnen. De Maasschippers uit de steden en dorpen aan de Maas tussen Maastricht en Gorinchem verloren langzamerhand hun functie in de koophandel en werden steeds meer uitsluitend vrachtaarders. Ze konden niet alleen niet voldoen aan de hogere eisen die de uitbreiding van de Maashandel stelde aan de kapitaalkracht van de kooplieden, maar hun kapitaalkracht ging zelfs achteruit. In de tweede helft van de 16de eeuw zien we in heel het gebied langs de Maas tussen Maastricht en Gorinchem de kapitaalkracht sterk achteruitgaan.¹⁰ De handel werd in toenemende mate geconcentreerd in handen van gevestigde kooplieden. Het lijkt aannemelijk te veronderstellen, dat ook de toename van het goederenvolume in de Maasvaart de splitsing tussen vervoersfunctie en handelsfunctie bevordert heeft. Bij de uitbreiding van het handelsverkeer op de Maas liet het te vervoeren goederenvolume een meer gelijkmatige en meer volledige bezetting van de riviervloot toe dan voorheen, met als gevolg dat specialisatie op het vervoer meer rendabel werd dan vroeger. Deze ontwikkeling heeft zich zo sterk doorgezet, dat aan het begin van de 17de eeuw ruim 90% van het ijzer, dat per schip over de Maas van Luik naar Dordrecht werd vervoerd, eigendom was van Dordse of Luikse kooplieden, en dat zelfs de gevestigde kooplieden uit het gebied langs de Maas tussen Maastricht en Gorinchem toen slechts een gering aandeel hadden in de Maashandel.¹¹ In de 16de eeuw heeft Dordrecht een overheersende positie in de Maashandel verworven. Het feit dat de Dordtse handel in de 16de eeuw een bloeiperiode doormaakte, kan daarom worden gezien als aanwijzing voor de bloei van de Maashandel in die periode. Hoewel het handelsverkeer van Dordrecht in de loop van de 16de eeuw toenam, begon tegelijkertijd de Dordtse handel achter te blijven bij de ontwikkeling van de handel in de andere Hollandse steden. Dit proces van relatieve achteruitgang van het handelsverkeer van Dordrecht heeft zich tot omstreeks 1620 voortgezet. Toen begon in vergelijking met de voorafgaande periode de absolute achteruitgang; het handels-

¹⁰ Thurlings, *Maashandel*, t.a.p. pag. 142.

¹¹ Klein, *Trippen*, t.a.p. pag. 70-71; volgens Vercauteren bestaan er duidelijke aanwijzingen, dat de Maashandel in 1648 al over zijn hoogtepunt heen was, F. E. M. Vercauteren, *De aanleg van de straatweg 's Hertogenbosch-Best als deel van de verbinding met Luik, 1740-1745*, Nijmegen, 1956, pag. 38.

verkeer van Dordrecht begint omstreeks 1620 een dalende lijn te tonen. Deze ontwikkeling heeft de economische structuur van de stad op diepgaande wijze beïnvloed: het zwaartepunt verplaatste zich van handel naar industrie. De Maashandel verloor hierdoor echter niet aan betekenis. Bij de verschillende takken van de Dordtse industrie, de aardewerk- en leerfabricage uitgezonderd, is een verband met de Maashandel aanwijsbaar. Voor de Dordtse textielindustrie werd een aanzienlijk deel van de grondstoffen per schip over de Maas uit het gebied van Luik aangevoerd; de export van Dordts laken naar Luik is echter onwaarschijnlijk te achten, gezien de ontwikkeling van de lakenindustrie te Luik en in het nabijgelegen Verviers. De houtverwerkende industrie te Dordrecht is wellicht afhankelijk geweest van hout, dat uit Luik over de Maas werd aangevoerd; zeker is dat een belangrijk deel van het aangevoerde hout werd doorgevoerd naar de scheepbouwcentra van Holland. Een belangrijke bedrijfstak van de Dordtse industrie was de metaalnijverheid, waartoe ook de wapenindustrie gerekend kan worden. De Dordtse metaalnijverheid stond duidelijk met de Maashandel in verband, niet alleen omdat veel Maashandelaren rechtstreeks bij de Dordtse metaalnijverheid waren betrokken, maar vooral omdat de grondstoffen voor deze industrie over de Maas uit Luik werden aangevoerd.¹² We kunnen dus concluderen, dat de achteruitgang van de Dordtse handel niet heeft geleid tot achteruitgang van de Maashandel; Dordrecht ontwikkelde zich meer tot industriestad, toen de handel aan betekenis inboette, en de Maashandel was een belangrijke pijler, waar de Dordtse industrie op rustte. Gezien de betekenis van de Dordtse industrie vermoeden we, dat ook in de 17de eeuw het handelsverkeer op de Maas beduidend was, al had de Maashandel haar hoogtepunt wellicht in een eerdere periode gehad. De reeds eerder gesignaleerde ontwikkeling, dat de Maashandel door Dordrecht en Luik werd overheerst, zette zich in de 17de eeuw door; de steden en dorpen, die aan de Maas gelegen waren tussen Luik en Dordrecht, kwamen steeds minder aan de Maashandel te pas. De hier gesignaleerde ontwikkeling moet in nauwe samenhang worden gezien met de gevolgen van de langdurige oorlogstoestand, waaronder nieuwe heffingen, die aan het handelsverkeer op de Maas werden opgelegd, een belangrijke plaats innemen. Een gezonde en dynamische economie kon die nieuwe lasten dragen, maar voor een marginale economie waren ze funest. Luik en Dordrecht waren eco-

¹² Klein, Trippe, t.a.p. pag. 75 en vlg.

nomisch sterk genoeg om de nieuw ingevoerde heffingen op te brengen, maar aan de handel van de steden en dorpen aan de Maas in het tussenliggende gebied gaven deze heffingen de genadeslag. Om zicht te krijgen op de ontwikkeling van de Maashandel in de Nieuwe tijd is het noodzakelijk aandacht te besteden aan de heffingen, welke het handelsverkeer op de Maas belastten.

Gedurende de Middeleeuwen waren op tal van plaatsen aan de Maas tollën ingesteld. Tollën berustten op het stroomregaal en werden geheven voor het gebruik van de Maas als waterweg. Deze tollën droegen een fiscaal karakter en dienen derhalve te worden onderscheiden van de in onze tijd gevestigde tolrechten, welke meer onmiddellijk met de instandhouding van wegen samenhangen. Het middeleeuwse recht van tolheffing werd door de soevereïn zelf uitgeoefend, maar kon ook door de soevereïn aan steden of lokale heren worden verleend. Een overzicht geven van de tollën welke aan de Maas werden geheven is geen gemakkelijke zaak. Soms werden tollën verplaatst; akten maken er dan melding van onder de naam van de oorspronkelijke plaats van heffing of onder de naam van de nieuwe plaats van heffing. Was een tol eenmaal verplaatst, dan kon het ook wel gebeuren, dat in de plaats waar zo'n tol oorspronkelijk was geheven, een nieuwe tolheffing werd ingevoerd. Ook is het voorgekomen, dat een lokale heer op eigen gezag in zijn gebied een tol vestigde, die dan na enige tijd naar aanleiding van protesten van schippers en handelaars door ingrijpen van de soevereïn werd opgeheven. Voor de vanaf de tweede helft van de 16de eeuw ingevoerde heffingen op het Maasverkeer werd officieel niet de naam tol gebruikt. Maar de nieuwe namen als licent, 6oste penning, surplus etc. vonden in het gewone spraakgebruik niet altijd ingang en de heffingen werden dan toch als tol aangeduid. Overzichten van de Maastollën uit de 17de en 18de eeuw volgen in deze vaker het gewone spraakgebruik dan het officiële. Is het maken van een overzicht van de Maastollën al bijzonder moeilijk, inzicht krijgen in hun economische betekenis is in dit stadium van het onderzoek onmogelijk. Tolvrijdom was een veel voorkomend privilege en dit kon gelden ofwel voor bepaalde goederen, ofwel voor de ingezetenen van bepaalde steden of dorpen. Ten gevolge hiervan kunnen tolboeken onvolledig zijn. Bij de verschillende tollën golden verschillende tarieven en ook de aard van de tollën verschilde: er waren tollën, die op alle passerende goederen en tollën, die slechts op ter plaatse geloste of geladen goederen geheven werden. Sommige tollën golden altijd, andere slechts in bepaalde perioden van het jaar. Dit alles zal men

moeten bedenken, wanneer men uit de gegevens van tolboeken een overzicht van het handelsverkeer op de Maas wil maken. Dergelijke overzichten zijn echter onontbeerlijk, wanneer men in detail wil nagaan, in hoeverre de tollën invloed hebben gehad op de economische ontwikkeling. De invloed van veranderingen in de toltarieven zal hiervoor belangrijke aanwijzingen kunnen geven. Bij dit alles zullen ook betrokken moeten worden de vragen over de concurrentie tussen vervoer te water en vervoer te land.

De tollën, welke in groot aantal langs de Maas geheven werden, worden onderscheiden in vaste tollën en markttollën. Markttollën werden geheven bij gelegenheid van jaarmarkten, welke een of enkele malen per jaar gedurende enkele weken of dagen gehouden werden. Vaste tollën werden langs de Maas van Luik tot Dordrecht allereerst geheven in Luik zelf. In Luik waren er drie Maastollën: de tol van de brug, de alkijntol en de tol van steenkolen en smeekeolen.¹³ Te Herstal, ten noorden van Luik, was de volgende tol gevestigd; deze tol wordt in een akte uit de 12de eeuw vermeld.¹⁴ In Eijsden werd in 1213 reeds tol geheven. Tijdens de 80-jarige oorlog, omstreeks 1640, werd de Eijdsense tol verplaatst naar fort Navagne of de Elvenschans, een Spaanse observatiepost ten zuiden van Eijsden op de plaats van de tegenwoordige rijksgrens. Maar ondanks deze verplaatsing werd te Eijsden opnieuw het heffen van tol ingevoerd. De Maasschippers protesteerden en brachten de zaak voor de Staten Generaal, welk college in resoluties van 27 juli en 3 augustus 1651 verklaarde, dat de tol van Eijsden naar fort Navagne was verplaatst en dat ten gevolge hiervan het heffen van tol te Eijsden iedere rechtsgrond miste. Dat hiermee de zaak niet definitief was afgedaan, blijkt uit berichten uit 1663, volgens welke te Eijsden toen opnieuw pogingen werden aangewend tol te heffen.¹⁵ Te Maastricht werd de zogenaamde „kramers-

¹³ De uitgangspunten voor ons overzicht van de Maastollën zijn een overzicht uit 1671 (G.A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 268), een overzicht uit 1707 (ARA. Archief Admiraliteitscolleges xxxi, 180 fol. 286 vso - 287 vso), een ongedateerd overzicht, waarschijnlijk uit 1713 (ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxvii, 497) en een door Blink opgesteld overzicht op basis van gegevens verzameld door A. J. A. Flament, Rijksarchivaris in Limburg (H. Blink, Limburg als economisch-geografisch en staatkundig gewest in het verleden en het heden, Tijdschrift voor economische geografie, 10, 1919, pag. 259-260: wordt verder geciteerd als Blink).

Over de Luikse tollën weten we verder niets; de drie vermelde tollën staan zo in het overzicht van 1671; de overzichten uit 1707 en 1713 vermelden onder Luik: de Masseyense tol.

¹⁴ G.A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 268.

¹⁵ G.A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 484, 485.

tol" geheven van alle goederen, die aldaar werden gelost.¹⁶ Het is niet geheel duidelijk, of er in de Middeleeuwen een tol bestaan heeft te Rekem, ten noorden van Maastricht op de linker Maasoever gelegen. In het midden van de 17de eeuw hief de heer van Rekem tol. De Maasschippers protesteerden hier echter tegen en voerden aan, dat deze tol een nieuwigheid was. De heer van Rekem heeft als bewijs voor zijn rechten een akte uit 1386 aangevoerd. Desondanks gelastten de Staten Generaal en de Prins-bisschop van Luik de tolheffing te Rekem onmiddellijk te staken. Dit schijnt ook gebeurd te zijn, maar in de jaren 1661-1663 werd te Maaseik de tol van Rekem geheven door de magistraat van die stad.¹⁷ Verder stroomafwaarts varend werd de Maasschipper vervolgens geconfronteerd met de tol van Urmond op de rechter Maasoever. We hebben over deze tol al iets gehoord in het rapport van de Franse commissaris en we zullen er nog nader over horen. Volgens een overzicht van de Maastollen uit het begin van de 18de eeuw kon vanouds aan de tolheffing te Urmond voldaan worden door de betaling van enige kleinigheden „als van ses stockvisschen, een douzijn haringen, een kaes, eenigh zout en diergelijke minutées”.¹⁸ In de stad Roermond werden van oude tijden af verschillende tollën geheven. De akten vermelden naast de Roermondse stadstol¹⁹ de „oude swijgende Ruremondsche of nu soogenoemde Stevenswaerdts tholl”.²⁰ De oude Roermondse tol is in 1645 naar Stevensweert overgeplaatst en kwam in 1653 met de Heerlijkheid Montfort in het bezit van de Prins van Oranje. In een brief van de rentmeester van Montfort d.d. 23 oktober 1781 wordt gezegd, dat de Stevensweertse tol „mede

¹⁶ G.A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 268.

¹⁷ G. A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 506, 521; cf. ook. ARA. Archief Admiraliteitscolleges, XXXI, 261, 16 febr. 1662. Blink vermeldt een tol te Neerharen, waarmee hij wellicht die van de heer van Rekem bedoelt; ook vermeldt Blink tollën te Maaseik en Heppe-ner, waarmee wellicht het Luikse kantoor van de 60ste penning bedoeld is cf. infra.

¹⁸ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, XXXI, 180, fol. 286 vso.

¹⁹ G.A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 268.

²⁰ ARA. Archief Nassause Domeinen, 5140, 23 oktober 1781; G. A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 268. Blink vermeldt tollën te Wessem, Ool en Leeuwen welke niet in de 17de en 18de eeuwse overzichten voorkomen en waarover geen akten in het Dordtse archief te vinden zijn. In 1716 werd te Wessem een kantoor van de Keizer gevestigd, ARA. Archief Admiraliteitscolleges, XXXI, 261, 11 november 1749; te Ool hebben de heren van Dalenbroek een tol gehad, die in akten uit 1393 en 1545 wordt vermeld en die in de 18de eeuw geen betekenis meer schijnt te hebben gehad, cf. F. M. J. van der Steen, Heerlijke rechten der Heren van Daalenbroeck te Herten in de 18de eeuw, De Maasgouw, 86, 1967, pag. 84.

tot Maasbracht als van ouds geheeven" werd;²¹ de Montfortse rentmeester sprak in een te Roermond op 28 februari 1782 geschreven brief over de „Steevenswaerdsen tol alhier in de stad geheeven werdende",²² hetgeen er op wijst, dat de Stevensweerdse tol toen weer naar Roermond verplaatst was. Volgens het in 1671 opgestelde overzicht van de Maastollen werd te Roermond ook de tol van Asselt geheeven.²³ In een akte van 17 augustus 1275 wordt een tol te Asselt vermeld en deze tol werd in 1416 aan de stad Roermond verpacht.²⁴ Wanneer de Asseltse tol naar Roermond verplaatst is, weten we niet. Een overzicht van de Maastollen uit 1707 vermeldt onder Roermond de Asseltse tol niet, maar geeft onder Asselt de tol van de heer van Hillenraad,²⁵ terwijl het overzicht uit 1671 „de Hillenraysen toll" noemt onder Kessel, een tegenover Asselt op de linker Maasoever gelegen plaatsje.²⁶ De Heer van Kessel oefende in het midden van de 14de eeuw het recht van tolheffing in zijn heerlijkheid uit; in 1416 kocht de stad Roermond de tol van Kessel.²⁷ Het kantoor te Kessel waar, zoals we gezien hebben, de Franse commissaris over schreef aan de minister van binnenlandse zaken te Parijs, heeft met de oude tol van Kessel niets te maken: het is een 18de eeuwse innovatie van de Koning van Pruisen. Ten zuiden van Kessel werd in het midden van de 16de eeuw tol geheven te Neer, de zogenaamde Hansemse tol, een leen van het graafschap Horn, welk leen in 1653 door de stad Roermond werd verheven.²⁸ Te Neer werd in het begin van de 18de eeuw een kantoor gevestigd van de heffing, die onder de naam „6oste penning" door de Prins-Bisschop van Luik te Maaseik was ingevoerd;²⁹ dit kantoor is dus iets anders dan de Hansemse tol. De stad Venlo telde evenals de stad Roermond meerdere tollën. In 1671 worden vermeld: de stadstol, de tol van het Gebroken Slot, de Lithse tol en de Middelaarse tol.³⁰ Het is niet duidelijk, of de stadstol iets te maken had met het Venlose stapelrecht. Het Gebroken Slot was het kasteel van de heerlijkheid

²¹ ARA. Archief Nassause Domeinen, 5140, 23 oktober 1781.

²² R.A.L. Aanwinst 1948, Verslagen 's Rijks Oude Archieven 1893, I A, I g 4, fol. 174.

²³ G.A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 268.

²⁴ G.A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 543, 545.

²⁵ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 180, fol. 287.

²⁶ G.A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 268; Blink vermeldt een tol te Asselt en een Asseltse tol te Roermond.

²⁷ G.A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 558-560.

²⁸ G.A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 542, 556, 557.

²⁹ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 261, 11 nov. 1749.

³⁰ G.A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 268.

Grubbenvorst; deze tol was met de stadstol van Venlo gecombineerd: beide tollen werden gezamenlijk te Venlo geheven volgens hetzelfde tarief en dezelfde valuta en de opbrengst werd door de stad Venlo en de Heer van Grubbenvorst gedeeld.³¹ Wanneer deze combinatie plaats heeft gehad, is ons niet bekend. De namen Lithse tol en Middelaarse tol maken de oorsprong van deze tollen duidelijk. De Middelaarse tol heeft deel uitgemaakt van de heerlijkheid Middelaar. In de 17de eeuw werd deze tol door de Spaanse Koning als souverain naar Venlo verplaatst. In 1713 werd de Middelaarse tol te Well geheven namens de Koning van Pruisen, in die tijd souverain over de heerlijkheid Middelaar. De Staten Generaal, die toen de souveriniteit over Venlo bezaten, continueerden de heffing van de Middelaarse tol te Venlo.³² Wanneer de Lithse tol van Lith naar Venlo is verplaatst, weten we niet. In het begin van de 18de eeuw werd ook de Lithse tol verdubbeld en eenmaal te Venlo en eenmaal te Grave geheven.³³ Ook te Gennep werd vanouds tol geheven; de watertol te Gennep was een Kleefs bezit.³⁴ Na de verdeling van het Overkwartier in het begin van de 18de eeuw werd ook de Gennepse tol verdubbeld en zowel te Gennep als te Grave geheven.³⁵ Het overzicht van de Maastollen uit 1671 vermeldt ook voor het Maasstadje Grave meerdere tollën: de Cuijkse tol, de Boxmeerse tol en de fruittol.³⁶ Over deze fruittol is ons verder niets bekend. De oorsprong van de Cuijkse en Boxmeerse tol lijkt duidelijk. Een memorie uit het midden der 17de eeuw zegt, dat de Cuijkse tol en de Boxmeerse tol te Grave samen één tol vormen;³⁷ wanneer ze naar Grave werden verplaatst, weten we niet. Hoewel Haps niet aan de Maas is gelegen, wordt herhaaldelijk bij de Maastollen de Hopsche tol vermeld. Het overzicht uit 1671 spreekt van de Hopsche of Boxmeerse tol, hetgeen op verplaatsing van de Hopsche tol naar Boxmeer wijst. De nadere toelichting in het overzicht uit 1707, nl. dat de Hopsche tol oorspronkelijk een landtol was van weinig importantie,³⁸ doet vermoeden dat deze tol niet alleen verplaatst, maar ook van aard ver-

³¹ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 180, fol. 289 vso.

³² ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxvii, 497, 6 jan. 1714; Res. St. Gen. 1 nov. 1717.

³³ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 180, fol. 286 vso; xxxi, 261; het overzicht uit 1671 vermeldt tol te Lith en Lithse tol te Venlo, G.A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 268.

³⁴ G.A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 578, 579, 581.

³⁵ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 261, 31 maart 1767.

³⁶ G.A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 268.

³⁷ G.A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 577.

³⁸ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 180, fol. 286 vso.

anderd is. De Heren van Batenburg en Oyen hadden ieder het recht in het gebied van hun heerlijkheid tol te heffen. Volgens een leenbrief van Oyen d.d. 17 oktober 1366 behoorde een tol op de Maas bij het kasteel Oyen tot de rechten en bezittingen van de heer.³⁹ Het overzicht van de Maastollen uit 1671 vermeldt vaste tolleren aan de Maas te Batenburg en Oyen,⁴⁰ evenals het overzicht uit 1707; maar in laatstgenoemd overzicht wordt bij beide tolleren de aantekening gemaakt: „dese twee thollen werden gesejdt voor desen alleenlijck gelicht te zijn te lande, en zyn doen ter tydt geweest van weynigh import”.⁴¹ De Maasschipper, wiens route van Luik naar Dordrecht wij aan het volgen zijn, had bij Heerewaarden de keus, hoe hij zijn weg zou vervolgen: hij kon verder de Maas afvaren, of via de verbinding met de Waal over deze rivier Dordrecht bereiken. Koos hij de Maasroute, dan ontmoette hij tot Gorinchem geen vaste tolleren. Over de Waal varende passeerde hij de tol van Zaltbommel, die in de verschillende overzichten van de Maastollen vermeld wordt.⁴² Gorinchem moest in beide gevallen worden gepasseerd en aldaar was sinds de tijd van de graven van Holland een tol aan de Maas gevestigd.⁴³ Behalve vaste tolleren bestonden er, zoals we reeds vermeld hebben, ook een aantal marktolleren langs de Maas. Deze marktolleren werden alleen bij gelegenheid van jaarmarkten geheven, dus gedurende vaste perioden in verschillende tijden van het jaar. Uit de in 1671 en in 1707 opgestelde overzichten van Maastollen kunnen we afleiden dat de volgende marktolleren langs de Maas geheven werden:⁴⁴

³⁹ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 261, kopie leenbrief van 2 aug. 1670.

⁴⁰ G.A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 268.

⁴¹ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 180, fol. 286 vso.

⁴² G.A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 268; ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 180, fol. 286 vso.

⁴³ G.A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 268; ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 180, fol. 286 vso.

⁴⁴ G.A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 268; ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 180, fol. 287-287 vso.

De overzichten uit 1671 en 1707 vertonen enig verschil; het overzicht uit 1713 geeft dezelfde marktolleren als dat uit 1707. Het overzicht uit 1707 vermeldt de marktolleren van Giessen en Alem, die niet in het overzicht uit 1671 voorkomen. Het overzicht uit 1671 noemt onder Grave de Cuijke marktollere, die in overzicht 1707 onder Cuijk staat; volgens het stuk G.A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 608, werd omstreeks 1620 te Cuijk tweemaal per jaar een marktollere geheven.

Blink vermeldt het bestaan van marktolleren en zegt dat niet bekend is, waar en wanneer deze geheven werden, pag. 261.

Dat het van groot belang is onderscheid te maken tussen vaste tolleren en marktolleren, blijkt uit hetgeen Westermann over de tol van Heerewaarden zegt; hij noemt de watertol

te Gennep: eenmaal per jaar gedurende drie weken
te Cuijk: tweemaal per jaar gedurende veertien dagen
te Grave: tweemaal per jaar gedurende veertien dagen
te Ravenstein: driemaal per jaar gedurende zes weken en drie dagen
te Batenburg: driemaal per jaar gedurende zes weken en drie dagen
te Megen: driemaal per jaar gedurende negen dagen
te Maasbommel: driemaal per jaar gedurende negen dagen
te Heerewaarden: tweemaal per jaar gedurende veertien dagen
te Zaltbommel: tweemaal per jaar gedurende veertien dagen
te Alem: eenmaal per jaar gedurende een dag
te Giessen: eenmaal per jaar gedurende veertien dagen
te Woudrichem: viermaal per jaar gedurende veertien dagen
te Gorinchem: eenmaal per jaar gedurende acht dagen.

Voor het opvallende verschijnsel, dat al deze marktollen in een vrij beperkt gebied, namelijk van Gennep tot Gorinchem, gelegen waren, weten we geen verklaring. In de leenbrief van de heerlijkheid Batenburg d.d. 10 mei 1566 treffen we een omschrijving aan van de Batenburgse jaarmarkten. Hierin wordt gesteld, dat de heer van Batenburg het recht had in het gebied van zijn heerlijkheid tol te heffen aan de Maas „tot drie bijzondere tijden in 't jaar, die eerste beginnende drie dagen voor St. Walburgh-avondt, genaemt Meij-avondt, de tweede drie dagen voor St. Pieter-avondt ad vincula, de derde drie dagen voor St. Catharinen-avondt, welke drie jaermarcten sullen duijren van den eersten sondagh naer ijder heiligen-avondt, als St. Walburgh, St. Pieter en St. Catharina voornoemt, ses weecken en drie dagen; welke drie dagen voor en naer ijder van de voorsegde jaermarcten staende op halve thol, sulcks dat die van Batenburgh ende hare erven ende naer-komelingen in dese drie jaermarcten ende tijden boven genoemt, ende een yegelyck in 't bijzonder, thol nemen ende hebben sullen ende mogen van alle tolbare haeff ende goederen, te water ende te lande, van wat plaats of landen deselve komen of gebracht worden in de heerlijkheyt van Batenburgh ende op de Maesstroom voorszegd”.⁴⁵

te Heerewaarden niet duidelijk van aard, omdat de verkeersstroom niet blijkt aan te sluiten bij de verkeersstroom, die uit de rekeningen van de andere tollën valt te onderscheiden. Blijkbaar, zo concludeert hij, staat deze tol geheel apart. J. C. Westermann, *De rekeningen van de landsheerlijke riviertollën in Gelderland 1394/95*, Werken Gelre no. 21, Arnhem, 1939, pag. xiv.

⁴⁵ ARA. Archief Admiraliteitscolleges xxxi, 261, gedrukte kopie van leenbrief; de leenbrief van 1 maart 1676 is in dezelfde termen gesteld, *ibid.*

In een memorandum over de Maashandel, 11 november 1749 opgesteld door de resident van het college van de Admiraliteit op de Maas, wordt heel uitdrukkelijk gesteld, dat de tollens langs de Maas, zoals die bestonden vòòr de tijd van Karel v, geen belemmering voor de Maashandel vormden: de tolgelden zijn laag en bovendien zijn veel goederen vrij van tol.⁴⁶ Wanneer men dit leest, is men geneigd zich af te vragen, of de vanouds bestaande tollens wellicht wat geminimaliseerd zijn om des te duidelijker relif te geven aan de problemen, waar de Maashandel in het midden van de 18de eeuw mee te kampen had, namelijk de last van de heffingen, welke sinds het midden van de 16de eeuw waren ingevoerd. Met deze heffingen waren in tegenstelling tot de vanouds bestaande tollens gewoonlijk geen oude rechtsaanspraken gemoeid en derhalve zou het door overleg van de bij de nieuwe heffingen betrokken mogendheden mogelijk moeten zijn geweest de lasten op de Maashandel te verminderen. Hier werd in het zojuist genoemde memorandum dan ook een pleidooi voor gehouden. Een eventuele verwijzing naar de oude tollens kon volgens het memorandum niet als excuus worden aangevoerd bij het bespreken van de malaise in de Maashandel. Dat het oude tolsysteem voor de bloei van de handel op de Maas geen belemmering is geweest, blijkt duidelijk uit het feit, dat in de late middeleeuwen evenals in de 16de eeuw de Maashandel floreerde. De toltarieven waren niet hoog, en wat belangrijker was, de meest belangrijke produkten, welke over de Maas werden verscheept, waren vrij van tolrechten. In een memorandum over de Stevensweertse tol uit 1767 wordt verwezen naar een tarieflijst voor de Maastollens, welke op 17 februari 1645 op last van de koning van Spanje was vastgesteld. Volgens deze lijst waren niet alleen te Stevensweert maar bij alle Maastollens, waar de koning gezag over had, de „grove waren als kalk, koolen, leyen etc.” vrij van tolrechten en dit waren de belangrijkste handelswaren in het scheepvaartverkeer op de Maas.⁴⁷ In 1649, toen het handelsverkeer op de Maas behalve de tolheffingen ook de nieuwe heffingen, welke tijdens de 80-jarige oorlog waren ingevoerd, moest opbrengen, moest voor een vracht van 100 zakken zout bij vervoer per schip op de Maas van Maastricht naar Dordrecht in het totaal een bedrag van circa 365 gulden worden betaald. Wanneer we bedenken, dat de waarde van die vracht ongeveer 1200 gulden vertegenwoordigde, zien we dat het aan

⁴⁶ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, XXXI, 261, 11 nov. 1749.

⁴⁷ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, XXXI, 261, gedrukte kopie 1767.

heffingen betaalde bedrag op ongeveer 30% van de handelswaarde neerkwam. Van deze exorbitante last kwam een bedrag van 130 gulden bij de verschillende Maastollen terecht, terwijl ruim 230 gulden bij de nog niet lang bestaande licent-kantoren betaald moest worden.⁴⁸ Vergeleken met de nieuwe heffingen was de last van de Maastollen dus vrij bescheiden. Doch hiermee zijn we enigszins vooruitgelopen op de beschrijving van de verschillende soorten heffingen, die op de Maashandel drukten in de Nieuwe tijd.

Tijdens de 80-jarige oorlog werd onder de naam „convoeien en licenten” een nieuw systeem van in- en uitvoerrechten ingevoerd. Bovendien heeft het handelsverkeer op de Maas ook rechtstreeks van oorlogshandelingen tijdens deze oorlog veel te lijden gehad. Rondtrekkende legerenheden hebben herhaaldelijk Maasschepen geplunderd. Enkele malen werd in het kader van de oorlogvoering de Maas voor alle handelsverkeer afgesloten. Deze meer incidentele, maar daarom niet minder zware lasten, welke de Maasvaart tijdens de oorlog te dragen had, laten we hier verder buiten beschouwing. We moesten ze echter vermelden, omdat ze de oorsprong vormen van het nieuw systeem van heffingen op de Maashandel, dat tijdens de 80-jarige oorlog werd ingevoerd. De vrachtschepen op de Maas werden in de oorlogsomstandigheden herhaaldelijk door oorlogsschepen begeleid en de schippers moesten hiervoor uiteraard betalen. Deze betalingen werden dan ook „convoeien en licenten” genoemd.⁴⁹ Omstreeks 1580 legden de commandanten van Roermond en Venlo heffingen op het Maasverkeer om uit de opbrengst hiervan de kosten van garnizoenen, fortificaties en andere openbare werken, welke met de oorlog verband hielden, te kunnen financieren.⁵⁰ En het is deze oorsprong van de licenten van Roermond en Venlo, welke ook in de definitieve regeling van de nieuwe heffingen is terug te vinden: beide steden mochten toen een „superplus” van 10% van het licent ten eigen behoeve heffen.⁵¹ Ook te Grave en te Maastricht werden door de Spanjaarden nieuwe heffingen op het Maasverkeer ingevoerd.⁵² Toen er in de 18de eeuw moeilijkheden waren tussen de Republiek en Pruisen

⁴⁸ Documentatie Sociaal Historisch Centrum voor Limburg te Maastricht, aantekeningen Maashandel van Ir. H. Bauduin.

⁴⁹ A.R.A. Archief Admiraliteitscolleges, XXXI, 180, fol. 31-32.

⁵⁰ Res. St. Gen. 28 sept. 1718.

⁵¹ G.A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 268.

⁵² A.R.A. Archief Admiraliteitscolleges, XXXI, 261, 11 nov. 1749; G.A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 486, 622.

over het Venlose licent, is de geschiedenis van deze heffing beschreven. Binnen dit kader wordt in een memorandum uit 1718 vermeld, dat de omstreeks 1580 te Venlo ingevoerde heffing van in- en uitvoerrechten pas door de soeverein werd geautoriseerd bij decreet van „ceux des domaines en finances de sa Majesté” van 16 augustus 1586.⁵³ Wellicht zijn ook de te Grave, Roermond en Maastricht ingevoerde heffingen toen geautoriseerd. De hertog van Gulik en Kleef heeft spoedig het Spaanse voorbeeld gevolgd: te Gennep stelde hij het Kleefs licent in.⁵⁴ Op 30 april 1629 werd door de regering te Brussel een reglement op de Maashandel uitgevaardigd, waarin werd vastgesteld, welke goederen over de Maas mochten worden vervoerd, welke heffingen er voor verschuldigd waren en waar deze moesten worden betaald. Voor goederen, die stroomopwaarts werden verscheept, moest te Venlo worden betaald, voor stroomafwaarts vervoerde goederen voor de helft te Roermond en voor de helft te Venlo.⁵⁵ In 1632 werden Venlo, Roermond en Maastricht door Frederik Hendrik veroverd. De heffing van convooi- en licentgelden op het handelsverkeer op de Maas werd ingepast in het in de Republiek bestaande systeem van convooiën en licenten. De Admiraliteit op de Maas te Rotterdam, die „bewind en jurisdictie” had o.a. over de Maas,⁵⁶ vestigde voor de inning van de convooi- en licentgelden kantoren te Venlo, Roermond en Maastricht en hulpkantoren op het oorlogsschip bij Mook, in het Gennepershuis en in de schans van Arcen.⁵⁷ Venlo en Roermond werden door de Spanjaarden heroverd in 1637 en in plaats van het Spaanse kantoor te Maastricht, welke stad in handen bleef van de Republiek, vestigden de Spanjaarden een licentkantoor bij hun militaire observatiepost fort Navagne of de Elvenschans, ten zuiden van het dorp Eijsden; dit gebeurde omstreeks 1640.⁵⁸ Het Spaanse licenten-systeem had nu een kantoor te Venlo voor de stroomopwaarts vervoerde handelswaren en te Roermond en Navagne voor de goederen die stroomafwaarts over de Maas werden vervoerd. De Staten Generaal hieven voortaan

⁵³ Memorandum bij Res. St. Gen. 28 sept. 1718.

⁵⁴ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 261, 11 nov. 1749.

⁵⁵ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 261, 11 nov. 1749.

⁵⁶ J. de Hullu, *De Archieven der Admiraliteitscolleges, 's Gravenhage, 1924, Inleiding, pag. 24.*

⁵⁷ H. H. E. Wouters, *Het Limburgse Maasdal gedurende de Tachtigjarige- en de Dertigjarige Oorlog, met inleiding en vervolg, 1543-1663, in Grensland en Bruggehoofd, Assen 1970, Maaslandse Monografieën, deel 11, pag. 350.*

⁵⁸ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 261, 11 nov. 1749.

licenten te Maastricht en bij het fort van Gennepe,⁵⁹ terwijl reeds in een eerder stadium een nieuwe heffing te Dordrecht was ingevoerd. De heffingen op het handelsverkeer op de Maas, welke in het laatste decennium van de 80-jarige oorlog bestonden, bleven ook na de Munsterse vrede bestaan. In de 2de helft van de 17de eeuw werden tal van tarieven verhoogd. Wellicht is in deze periode door de Prins-Bisschop en Staten van Luik een nieuwe heffing ingevoerd: te Maaseik moest van passerende goederen de 6oste penning worden betaald, zoals die ook in de stad Luik werd geheven.⁶⁰ Berichten over tariefsverhogingen in deze periode zijn talrijk. Zelfs voor de van ouds bestaande tollën werden de tarieven door de eigenaren verhoogd. Een akte van 6 september 1683 legt vast, dat de tollën van Lith, Gennepe, Grave, Megen en Batenburg werden „gereducerd op hunnen ouden voet”.⁶¹ De belangrijkste verhoging had plaats bij de tol van Urmond. Urmond, dat deel uitmaakte van het hertogdom Gulik, had van ouds een tol aan de Maas, waar slechts geringe heffingen behoeften te worden betaald. In 1607 werd een overeenkomst aangaande de Urmondse tol gesloten tussen de Aartshertog van Oostenrijk en de Hertog van Gulik, waarin werd bepaald dat met ingang van 1 augustus 1607 de hertog van Gulik op zou houden tol te heffen te Urmond en daarvoor als schadeloosstelling 300 gulden brabantse per jaar zou ontvangen van de Aartshertog. Deze betaling zou in drie termijnen per jaar geschieden en wanneer de betaling van een termijn een maand over tijd was, was de hertog gerechtigd de tol te Urmond weer in gebruik te stellen, hetgeen wilde zeggen dat bij laden of lossen te Urmond tol moest betaald worden, maar dat passerende schepen vrij mochten voorbijvaren.⁶² Uit de termen van deze overeenkomst blijkt duidelijk, dat de tol van Urmond slechts van geringe importantie was. We hebben de indruk dat de zojuist genoemde overeenkomst niet lang heeft gefunctioneerd, want er wordt een tollijst van Urmond

⁵⁹ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 180, fol. 145.

⁶⁰ G.A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 268; cf. noot 17; de „soixantième” is een recht van 1 $\frac{3}{4}$ %, waarmee Luik de in- en uitvoer en ook de doorvoer door het Luikse gebied belaste, Vercauteren, 's Hertogenbosch-Best, t.a.p. pag. 31.

⁶¹ G.A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 327.

⁶² Volgens extract uit privilegieboek van de stad Roermond, 7 juli 1607: ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 180, fol. 1. De ontvanger van Venlo stuurde aan het college van de Admiraliteit op de Maas bij een brief van 7 febr. 1750 een afschrift van dit 'extract' en merkte daarbij op, dat het origineel niet meer in Roermond aanwezig was, waarbij hij wees op de grote brand van 1665; de ontvanger was van mening, dat het origineel te Düsseldorf nog bestond: ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxvii, 497, 7 febr. 1750.

vermeld uit 1619 en in de 2de helft van de 17de eeuw komt de Urmondse tol met grote regelmaat in de akten ter sprake.⁶³ Omstreeks 1690 heeft de Hertog van Gulik eigenmachtig de tarieven van de tol van Urmond aanzienlijk verhoogd en ook passerende schepen gedwongen te Urmond tol te betalen.⁶⁴ In 1740 werden een aantal verklaringen van Maasschippers over de Urmondse tol op schrift gesteld. De betrokkenen hebben 50 of zelfs 60 jaar op de Maas gevaren en verklaren eenstemmig zich te herinneren, dat in Urmond niet behoefde te worden aangelegd voor de tol; alleen als de tollenaar met een klein bootje aan boord van het schip kwam, moest tol worden betaald en deze betaling was van zeer geringe betekenis: men betaalde een kaas, enkele ponden stokvis of andere kleinigheden. De vader van een van deze schippers had eens voor een schip en een ponton, $3\frac{1}{2}$ voet diep geladen, te Urmond 8 pattacons moeten betalen en dat was nog teveel geweest volgens de officieel geldende tarieven. De tolpachter had wel eens geklaagd dat hij 600 gulden per jaar pacht moest betalen en daar soms nog schade aan leed.⁶⁵ In 1707 was de Urmondse tol voor 12.000 pattacons per jaar verpacht.⁶⁶

Toen de regering te Brussel bij reglement van 21 augustus 1699 een drastische verhoging van de heffingen op de Maasscheepvaart invoerde, waren de lasten voor het handelsverkeer op de Maas bijna niet meer te dragen. De ontvanger te Venlo richtte zich tot de regering te Brussel en sprak als zijn verwachting uit, dat alle 25 tollens langs de Maas zouden worden verhoogd volgens het nieuwe reglement, zoals te Lith en Middelaar al gebeurd was. „Les charges de la Moeuze sont devenues et deviendront si excessives, qu'elles surpassent beaucoup le double de l'import des comptoirs des droits d'entrée et sortie de Sa Majesté en montant en descendant, que par consequence tous les tonlieux sont une surcharge insupportable qui ruinera infailliblement la navigation”. Om kracht bij te zetten aan zijn argument, dat de grens van het haalbare overschreden was, wees de ontvanger er op, dat van januari tot juni 1700 ongeveer 150 schepen leeg waren blijven liggen.⁶⁷ Wat het betekende, dat de tollens – de oude tollens en de nieuwe licentien – tesamen een meer dan dubbel zo zware last voor de Maasvaart

⁶³ G.A. Dordrecht, Archief Maashandel, no. 509, 512, 513.

⁶⁴ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 261, 11 nov. 1749.

⁶⁵ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxvii, 497, 7 febr. 1750.

⁶⁶ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 181, fol. 310 vso; ook aantekening op overzicht Maastollen 1707, ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 180, fol. 287.

⁶⁷ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 180, fol. 194.

waren dan de in- en uitvoerrechten van de Koning, kunnen we bij benadering aanduiden door er op te wijzen, dat de totale ontvangst „van Zijne Majesteits rechten van innecoemen ende uitgaen soo te water als te lande tot Venlo” in 1692 94.595 gulden 12 stuiver & 4½ penning bedroeg.⁶⁸

Maar in 1700 is het verhaal van het steeds toenemen der belastingen op de Maasvaart nog lang niet ten einde. De politieke verwickelingen van het eerste decennium van de 18de eeuw hadden voor vaart en handel op de Maas verstrekkende gevolgen. De Spaanse successieoorlog leidde tot het tot stand komen van een nieuw machtsevenwicht in het Maasland. Het Gelders Overkwartier werd verdeeld: slechts een klein gedeelte van het Overkwartier, Roermond en omgeving namelijk, bleef bij de Zuidelijke Nederlanden, die onder Oostenrijkse soevereiniteit kwamen. De Republiek der Verenigde Provinciën kreeg o.a. Venlo en omgeving, terwijl het overgrote deel van het Overkwartier bij het koninkrijk Pruisen werd gevoegd. Op grond van zijn soevereiniteit in verschillende gebieden aan de Maas ging de Pruisische koning er spoedig toe over heffingen op het Maasverkeer in te stellen. In 1714 ging de koning er toe over te Well het licent te heffen, zoals dit aan de gezamenlijke kantoren van Venlo, Roermond en Navagne geheven werd; de tarieven te Well waren voorlopig een derde deel lager dan die aan de zojuist genoemde kantoren, hetgeen uitdrukkelijk als gunst aangemerkt werd.⁶⁹ Ook de Middelaarse, Lithse en Gennep tollen werden, zoals we reeds gezien hebben, door het ingrijpen van de Koning van Pruisen voortaan op twee plaatsen geheven. Het Kleefs licent, een heffing die tijdens de 80-jarige oorlog door de hertog van Kleef te Gennep was ingevoerd, werd voortaan eveneens op twee plaatsen geheven. Het Kleefs licent te Gennep was met de tol aldaar in 1678 door de keurvorst van Brandenburg aan stadhouder Willem III geschonken; beide heffingen zijn door Willem III naar Grave verplaatst. Na de dood van Willem III in 1702 maakte de Pruisische Koning aanspraak op het Kleefs licent en de Gennepertol; de schenking van 1678, zo voerde hij aan, was strikt persoonlijk en derhalve kon hij nu zelf recht doen gelden op tol en licent van Gennep. De Koning voerde de heffing van tol en licent opnieuw in te Gennep.

⁶⁸ ARA, Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 180, fol. 27.

⁶⁹ ARA, Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 261, 11 nov. 1749; als oprichtingsjaar wordt ook 1713 genoemd, ARA, Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 261, 14 jan. 1745. In 1745 werd de 'gunst' ingetrokken, cf. infra.

Inmiddels werd de heffing van de tol en het licent van Gennepe te Grave gecontinueerd in naam van de erfgenamen van Willem III.⁷⁰ Prins-Bisschop en Staten van Luik lieten zich ook niet onbetuigd; als represaille tegen de nieuwe Pruisische heffingen en tegen de drastische verhogingen van de tol bij Urmond, vestigden ze te Neer in het graafschap Horn een kantoor voor het heffen van de 6oste penning. De Oostenrijkse regering richtte bij wijze van retorsiemaatregel in 1716 een kantoor van het Roermonds licent te Wessem op.⁷¹

Aan de oevers van de Maas moet er toen nog nauwelijks een plekje zijn geweest, waar door de Maasschippers niet hoefde te worden betaald. De sterke toename van de lasten op de Maasscheepvaart, welke heel deze ontwikkeling ten gevolge had, heeft in die tijd aan menigeen reeds duidelijk gemaakt, dat het scheepvaartverkeer op de Maas wel dra aan de opgelegde lasten moest bezwijken.

Deze voor vaart en handel op de Maas zo funeste ontwikkelingen zijn het onderwerp geweest van talrijke bilaterale diplomatieke contacten, vooral tussen de Republiek en Pruisen, en zelfs van internationale conferenties. In de talrijke akten, welke uit deze tijd bewaard zijn,⁷² wordt uitvoerig ingegaan op de oorsprong en aard van het recht het scheepvaartverkeer op de Maas met heffingen te belasten. Een van de kernpunten van de in dit kader gevoerde discussies was de vraag, of de souvereiniteit over enkele gebieden aan de Maas de Koning van Pruisen het recht gaf tol- en licentheffingen aan het handelsverkeer op de Maas op te leggen. Had op grond van de verdeling van het Overkwartier ook het bestaande systeem van heffingen aan een verdeling moeten worden onderworpen, zodat de Pruisische Koning, de Oostenrijkse Keizer en de Staten Generaal van de Republiek ieder een deel van de heffingen, zoals die bij het uitbreken van de Spaanse successieoorlog bestonden, hadden gekregen naar proportie van het gebied, dat aan ieder was toebedeeld? Een van de consequenties van zulk een verdeling zou dan geweest zijn, dat veranderingen in de tarieven alleen met onderling goedvinden konden worden ingevoerd. Tot een dergelijk vergelijk is het nooit gekomen en binnen het bestek van dit over-

⁷⁰ Res. St. Gen., 1 nov. 1717. Of de hier gegeven uitleg van het als persoonlijk beschouwen van de schenking van 1678 afdoende is, lijkt twijfelachtig. Wellicht moet de toeëigening door de Pruisische Koning van deze bezittingen van Willem III worden gezien in het kader van de kwestie van de erfenis van deze vorst, cf. Rive, Schets, t.a.p.

⁷¹ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 261, 11 nov. 1749.

⁷² Nl. in het archief van de Staten Generaal en in het archief van de Admiraliteitscolleges; Rive wijdt aan de kwestie van de Maasvaart veel aandacht, Rive, Schets, t.a.p.

zicht zou het te ver voeren de aangevoerde argumenten pro en contra te analyseren. In een verregaand particularisme heeft ieder van de betrokken mogendheden gepoogd het onderste uit de kan te halen. Allemaal hebben ze het deksel op de neus gekregen, omdat ze zich niet er om bekommerden acht te slaan op de ontwikkeling van de Maashandel, die tengevolge van allerlei factoren, waar we aan het begin van deze bijdrage de aandacht op hebben gevestigd, minder dynamisch was geworden. De verminderde dynamiek van de Maashandel en de sterke verhoging van de lasten, die de Maashandel kreeg opgelegd, hebben elkaar wederzijds beïnvloed met het gevolg, dat in enkele decennia de eertijds bloeiende Maashandel in een staat van volkomen verval kwam te verkeren.

Vaart en handel op de Maas zijn in de 18de eeuw herhaaldelijk het onderwerp geweest van diplomatieke nota's, welke werden uitgewisseld tussen de regeringen, door wier gebied de Maas stroomde. Ook op internationale conferenties werden vaart en handel op de Maas besproken. Vooral de Republiek en het Prins-Bisdom Luik hadden belang bij de Maashandel sedert deze overwegend een aangelegenheid van de steden Dordrecht en Luik was geworden. Het geheel van de handelsbetrekkingen tussen de Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden was in de eerste helft van de 18de eeuw uitgesproken slecht. In het Barrière Tractaat was het sluiten van een handelsverdrag tussen Engeland, de Republiek en Oostenrijk in het vooruitzicht gesteld. Engeland en de Republiek waren weinig genegen hieraan uitvoering te geven, want een handelsverdrag zou de handel van deze landen altijd benadelen. Toen eindelijk in 1737 onderhandelingen geopend werden, bracht de Republiek de kwestie van de Maashandel ter tafel, want hier kon de eigen positie slechts verbeterd worden. De conferentie had geen resultaat en spoedig kwam de Oostenrijkse regering met een aanzienlijke verhoging van de tarieven.⁷³ In een memorandum van 14 augustus 1750 betoogde de Oostenrijkse regering weliswaar overtuigd te zijn van het belang van herstel van de Maashandel, maar stelde zich op het standpunt, dat onderhandelingen over het herstel van de Maashandel pas zouden kunnen beginnen, wanneer alle handelsverschillen tussen de Zuidelijke en Noordelijke Nederlanden geregeld waren.⁷⁴ Nu een vergelijk verder af leek dan ooit, verhoogde Pruisen de heffingen: de bij de oprichting van het

⁷³ Vercauteren, 's Hertogenbosch-Best, t.a.p. pag. 50-51; ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 180, fol. 70.

⁷⁴ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxvii, 497, 22 aug. 1750.

kantoor te Well verleende gunst, dat met betaling van twee derde deel van het licent-tarief genoeg werd genomen, werd per 15 maart 1754 ingetrokken. Om de Pruisische licent-heffing beter te kunnen effectueeren, werd bovendien in 1754 een tweede kantoor voor het innen van het licent te Kessel gevestigd. Stroomafwaarts varende schepen moesten voortaan te Kessel betalen en dan aan het Genneperhuis de te Kessel ontvangen paspoorten tonen; te Gennep moest dan ook worden betaald voor goederen, welke voorbij Kessel geladen waren. Voor het stroomopwaartse verkeer fungeerde het kantoor te Kessel als controlepost.⁷⁵ De Staten Generaal hadden inmiddels de hoop niet opgegeven, dat de Maashandel weer zou opleven. Immers in een secrete resolutie van 6 maart 1752 machtigden ze het college van de Admiraliteit op de Maas alles te doen wat nodig werd geacht voor het herstel van de Maashandel.⁷⁶ Was er toen nog reële hoop op herstel van de Maashandel? We laten deze vraag rusten. De resolutie is een onmiskenbaar teken van de ernst van de situatie. Het is immers zeer uitzonderlijk, dat de Staten Generaal volmachten gaf aan een ander college; gewoonlijk hielden Haar Hoog Mogenden de eigen zaken stevig in eigen hand.

Ook de handelsbetrekkingen van Luik met de Zuidelijke Nederlanden werden in het vierde decennium van de 18de eeuw slecht. In 1740 was de handel tussen Luik en de Zuidelijke Nederlanden geheel gestremd.⁷⁷ Tengevolge van deze situatie ging Luik letterlijk andere wegen zoeken voor zijn handelsverkeer. Prins-Bisschop en Staten van Luik besloten in 1740 een straatweg van Luik naar Hasselt aan te leggen „comme la navigation de la Meuse est devenue impracticable par les droits exorbitans qu'on exige aux differens bureaux établis sur cette rivière”.⁷⁸ 's Hertogenbosch toonde interesse voor een straatweg, die van deze stad moest lopen naar de grenzen van het bisdom Luik en zou aansluiten op de weg van Luik naar Hasselt; de moeilijke situatie van de Maasvaart was ook voor dit plan het belangrijkste motief.⁷⁹ De voltooiing van de straatweg van 's Hertogenbosch naar Luik heeft lang op zich laten wachten,⁸⁰ hetgeen echter niet betekent,

⁷⁵ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxvii, 497, 15 maart 1754 en 6 sept. 1754.

⁷⁶ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 261, 6 maart 1752.

⁷⁷ Vercauteren, 's Hertogenbosch-Best, t.a.p. pag. 61.

⁷⁸ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 180, fol. 55-57.

⁷⁹ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 180, fol. 53.

⁸⁰ Dit wordt uitvoerig beschreven in: F. E. M. Vercauteren, De aanleg van de straatweg Best - Lommel, als deel van de verbinding 's Hertogenbosch - Luik, 1745-1818, Nijmegen, 1958.

dat er na 1740 verbetering kwam in de omstandigheden, die het handelsverkeer op de Maas belemmerden.

De staat, waarin de Maashandel was komen te verkeren, wordt in termen, welke aan duidelijkheid niets te wensen overlaten, beschreven in een adres, waarmee „kooplieden woonende tot Dordrecht, Amsterdam, Gouda en Rotterdam, alle handelende op de rivier de Maas” zich omstreeks 1740 tot de Staten Generaal richtten. Ze wezen op de bloei van de Maashandel in het verleden, toen veel kooplieden, schippers en anderen er een behoorlijk bestaan aan hadden. Tengevolge van de verhoging van de tolheffingen en de invoering van nieuwe heffingen is de vaart op de Maas aanvankelijk sterk verminderd. Door de tol van de Koning van Pruisen te Well en de exorbitante tolheffing door de keurvorst van de Palts te Urmond is de Maashandel naderhand totaal geruïneerd. Tot overmaat van ramp, zo vervolgt het adres, is er een geschil ontstaan tussen Brussel en Luik, waardoor zelfs het laatste restant van de Maashandel verdwenen is.⁸¹ Het verval van de Maashandel kan aan de hand van enkele cijfers over de inkomsten van de tol van Stevensweert en van het licent-kantoor te Venlo worden geïllustreerd. In de jaren 1680-1700 was een jaarlijkse opbrengst van de Stevenweertse tol van tussen 2000 en 3000 gulden niets uitzonderlijks. In de periode 1740-1750 bracht deze tol, met uitzondering van de jaren 1746 en 1747, jaarlijks 300 à 400 gulden op. Na 1770 was een jaarlijkse opbrengst van minder dan 200 gulden zelfs geen uitzondering.⁸² Het licent-kantoor te Venlo bracht in 1692 een bedrag van bijna 100.000 gulden op.⁸³ In de jaren 1704-1715 werd gemiddeld te Venlo jaarlijks 36.300 gulden ontvangen,⁸⁴ terwijl dit kantoor in 1770 nog slechts ruim 8000 gulden opbracht.⁸⁵ De Franse commissaris, wiens schrijven we aan het begin van deze bijdrage hebben aangehaald, heeft zeker niet overdreven toen hij aan de regering in Parijs rapporteerde, dat in de eertijds bloeiende steden en dorpen aan de Maas geen kooplieden en schippers, maar slechts wat arme vissers te vinden waren. We zijn het echter niet met hem eens, wanneer hij de tolkan-

⁸¹ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 180, fol. 96 en vlg. De inhoud van dit adres stemt overeen met een memorandum van de Luikse gezant te Parijs, ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxvii, 497, 29 dec. 1738.

⁸² E. Roebroeck, *Het Land van Montfort. Een agrarische samenleving in een grensgebied, 1647-1820*, Assen, 1967, pag. 135-136.

⁸³ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 180, fol. 27.

⁸⁴ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 181, fol. 321 en vlg.

⁸⁵ ARA. Archief Admiraliteitscolleges, xxxi, 261, 25 jan. 1771.

toren te Urmond en Kessel zonder meer de oorzaak noemt van het verval van de Maashandel. Zelfs heel het complex van de heffingen, die vanaf de periode van de 80-jarige oorlog tot de Franse tijd de Maashandel in steeds toenemende mate hebben belast, zouden we niet zonder meer voor het verval van de Maashandel aansprakelijk willen stellen. Het verval van de Maashandel is teweeg gebracht door een complex van oorzaken, waaronder de ondragelijke last van de heffingen een zeer belangrijke plaats inneemt.

In de 19de eeuw was tussen Luik en Venlo praktisch geen scheepvaart op de Maas mogelijk vanwege de geringe diepte van de rivier. En hieruit wordt dan, wanneer het verval van de Maashandel in de 18de eeuw ter sprake komt, soms geconcludeerd, dat de lage waterstanden van de Maas in de 18de eeuw de oorzaak zijn geweest van het verval van de Maashandel. Het wil ons voorkomen, dat de zaak niet zo eenvoudig ligt. Detailgegevens over de waterstanden van de Maas in de 17de en 18de eeuw zijn niet bekend.⁸⁶ Dat de waterstand van de Maas in de 19de eeuw zo gering was, kan worden verklaard uit de aftappingen van water ten behoeve van de Belgische kanalen en van de bevoeiing van ontginningen in de Kempen.⁸⁷ De waterstand van de Maas is nooit gunstig geweest voor de scheepvaart. Het verschil in waterrijkdom beneden en boven Venlo heeft geleid tot het gebruik bij Venlo te verbodemen, hetgeen nauw samenhangt met de Venlose markthandel en het Venlose stapelrecht.⁸⁸ De industriële ontwikkeling in het Luikse gebied, die al in de 16de eeuw inzette en de ontwikkelingen in de Dordtse economie, welke zich in de 17de eeuw begonnen af te tekenen, zouden logischerwijze hebben moeten leiden tot het gebruik van schepen met een groter laadvermogen. De waterstand van de Maas liet dit echter niet toe. En tegelijkertijd werd het handelsverkeer op de Maas steeds zwaarder belast. De economische kracht van de Maashandel nam tegen het einde van de 17de en in de 18de eeuw af; een afnemende economie kan geen toenemende lasten dragen. Het vervoer vooral van massagoederen op de kleine schepen, die de Maas bevaren konden, was niet rendabel; verhoging van fiscale lasten was bij deze situatie funest. Het veranderend karakter van de Maashandel zelf, de voor scheepvaartverkeer niet gunstige waterstaatkundige toestand van

⁸⁶ Mr. S. J. Fockema Andreae deelde in een schrijven d.d. 23 oktober 1967 mee zonder resultaat naar dergelijke gegevens gezocht te hebben.

⁸⁷ J. Schaepekens van Rimpst, *De kanalisatie der Maas, Maastricht, z.j. (1933)*, pag. 17 en vlg.

⁸⁸ Thurlings, *Maashandel t.a.p.* pag. 131-132.

de Maas en de toename van de fiscale lasten, die het handelsverkeer op de Maas werden opgelegd, lijken de factoren te zijn, die in onderlinge beïnvloeding tot volledig verval van vaart en handel op de Maas in de 18de eeuw hebben geleid.

Aan het einde van dit eerste overzicht van ons onderzoek naar vaart en handel op de Maas in de Nieuwe tijd zouden we als voorlopige conclusie willen formuleren, dat heel het kader van de economische ontwikkeling, waarbinnen vaart en handel op de Maas funktioneerden, zich in de Nieuwe tijd zodanig heeft gewijzigd, dat voor het handelsverkeer op de Maas in de Nieuwe tijd een veel bescheidener plaats was weggelegd dan in de Middeleeuwen. De fiscale lasten, welke vooral de Pruisische, Paltsische en Oostenrijkse regeringen aan de Maashandel hebben opgelegd, hebben er toe geleid, dat vaart en handel op de Maas zelfs zulk een relatief bescheiden plaats niet blijvend hebben kunnen innemen, maar in de loop van de 18e eeuw tot volkomen onbeduidendheid werden gereduceerd.