



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Schipperen om licentgelden in een betwist grensgebied, 1625-1630

Wolf, G.

Citation

Wolf, G. (1996). Schipperen om licentgelden in een betwist grensgebied, 1625-1630. *Leidschrift : Leidse Scripties*, 12(Augustus), 77-93. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/72678>

Version: Not Applicable (or Unknown)
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/72678>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Schippers om licentgelden in een betwist grensgebied, 1625-1630

G. Wolf

De Admiraliteit tijdens de Tachtigjarige oorlog roept gemakkelijk associaties op met oorlogsschepen en roemruchte zeeslagen. Minder tot de verbeelding sprekend was haar douanetaak, het innen van de *convooien en licenten*. Deze in- en uitvoerbelastingen vormden de inkomstenbron waaruit de oorlogsvloot betaald moest worden. De grootste bijdrage leverde de handel over water, en dan vooral die over zee. De handel over de Maas en over het land via Brabant en Limburg leverde in 1627 circa 5,5% van de totale convooien en licenten op, overeenkomend met ongeveer een derde van de inkomsten van de Admiraliteit van de Maze.¹ Toch vroeg deze laatste handel, die ressorteerde onder de Admiraliteit van de Maze, een onevenredig deel van de tijd van het college, vooral tijdens de turbulente periode van 1625-1630.

De admiraliteit werd in deze jaren toch al zwaar op de proef gesteld. Niet alleen verlegde Spanje zijn oorlogsinspanningen van het land naar de zee, tegelijkertijd verkeerde de marine in grote financiële problemen. Corruptie en ontduiking waren aan de orde van de dag. In het doctoraal werkcollege 'Een maritieme instelling in bedrijf' van prof. J.R. Bruijn kwam de vraag aan de orde of de admiraliteit ondanks al deze problemen nog kon functioneren. Door gebruik te maken van de notulen van het admiraliteitscollege te Rotterdam, getranscribeerd door A. de Booy, was het mogelijk om de organisatie vanuit een nieuw gezichtspunt van nabij te bekijken. Er was volop de gelegenheid om de praktische gang van zaken rond de inning van de Convooien en Licenten nauwkeurig te volgen.

Ofschoon de Zuidelijke Nederlanden getroffen werden door een blokkade van de Republiek betekende dit niet dat alle handel verboden was; wél dat die handel gecontroleerd en extra belast werd met licenten. Om te voorkomen dat de vijand kon profiteren van deze handel moesten smokkel en fraude worden tegengegaan, hetgeen vele ambtenaren vergde, vooral langs de grens. Volgens huidige begrippen was dat een uitvoerende taak voor een ambtenarenkorps met voorschriften van de Staten-Generaal en zou de Raad van de Admiraliteit er in principe weinig tijd aan hoeven te besteden, behalve om geschillen op te lossen.

Maar hoe was de grens gedefinieerd? Begin 1625 was Den Bosch in Spaanse handen en Breda in handen van de Staatsen, terwijl eind 1629 het juist omgekeerd was. En hoe was de juridische relatie van Breda met de Baronie en die van Den Bosch met de Meierij?

In de resoluties van de Admiraliteit van de Maze lezen we veelvuldig hoe de Raad wordt geconsulteerd over instructies voor nieuwe of bijzondere situaties, over verzoeken en klachten van bewoners in de grensstreek, over protesten tegen onredelijk geachte maatregelen, over smokkel, over fraude, over oproepen om de plakaten stipt uit te voeren, over obstructies in de Meierij van Den Bosch, enzovoort.

Op basis van de resoluties van de Admiraliteit van de Maze en de resoluties van de Staten-Generaal zal het kader worden onderzocht, waarbinnen de Admiraliteit van de Maze moest opereren bij de inning van de convooien en licenten, terwijl ze daarbij ook rekening moest houden met corruptie, smokkel en obstructie.

Geschiedenis en organisatie van de convooien en licenten

Het ontstaan van de convooien en licenten is nauw verweven met de onafhankelijkheidsstrijd van de Republiek. Weliswaar werden convooigelden reeds langer geheven, als stedelijke of provinciale belasting ter bekostiging van oorlogsschepen voor het begeleiden van handelsconvooien, maar licenten werden voor het eerst in 1572 door Zeeland geheven als 'verlofgelden' op de doorvoer van goederen naar Antwerpen ter bekostiging van de blokkadeschepen. In de daarop volgende jaren werd geprobeerd deze in- en uitvoerbelastingen te harmoniseren voor alle zeven provincies. De toenmalige landvoogd, de graaf van Leicester, hoopte dit te bereiken met het plakkaat van 1586. Hierin werd de instelling beschreven van admiraliteitscolleges die eenparige convooien en licenten moesten heffen en de uitvoer naar de vijand van verboden strategische goederen zouden beletten. F.H.M. Grapperhaus² ziet dit als het begin van de eerste rijksdienst in Nederland. Wegens het heersende particularisme zou het nog tot 1597 duren voordat deze dienst ook daadwerkelijk (enigszins) harmonieus kon werken. Vooral tussen Zeeland en Holland liepen de spanningen hoog op. Met het Provisioneel akkoord van 1597, dat getekend werd voor een periode van één jaar en daarna steeds verlengd met één jaar tot 1795, werd ook de organisatie van de admiraliteit vastgelegd, inclusief de organisatie voor de convooien en licenten. Het particularisme belette het vormen van één algemeen admiraliteitscollege, men kwam slechts tot één admiraal-generaal met bepaalde benoemingsrechten in de vijf admiraliteitscolleges. Deze admiraliteitscolleges beloofden onder ede gehoorzaamheid aan de Staten-Generaal en de admiraal-generaal.³

De belangrijkste ambtenaar in de personele organisatie van de admiraliteitscolleges betreffende de inning van de convooien en licenten was de *advocaat-fiscaal*, die een gelijkwaardig lid van de Raad van de Admiraliteit was. Hij moest toezien op de lagere, rekenplichtige ambtenaren en ervoor zorgen dat deze hun rekeningen tijdig en compleet voor controle indienden. De *ontvanger-generaal* op de admiraliteit stond aan het hoofd van de *ontvangers*, ook wel *collecteurs*, *convooimeesters* of *licentmeesters* genoemd, die belast waren met de leiding van de plaatselijke ontvangkantoren (*comptoirs*). Zij verstrekten een laadcedul, ook wel *paspoort* genoemd, wanneer een aangifte van transport van goederen in orde was bevonden en, bij export, de convooien- en licentgelden waren betaald. Dit paspoort was geldig in de hele Republiek. Voor vervoer binnen de Republiek werden gratis binnenlandse paspoorten afgegeven die, na controle en aftekening op de plaats van bestemming, werden teruggestuurd naar het kantoor van afgifte.⁴ Bij invoer moest de lading eerst gecontroleerd worden, waarna een loscedul afgegeven werd. Naast de ont-

vanger was er de *controleur*, veelal 'contrerolleur' genoemd, die dezelfde taak had als de ontvanger, zij het dat hij geen geldelijk beheer had. Hij moest alle documenten mede ondertekenen en een gescheiden administratie voeren. Op een comptoir waren ook *chercheurs* die toezicht moesten houden op het laden en lossen en moesten controleren of de goederen overeenkwamen met de aangegeven goederen op het laad- of loscedul. In beslag genomen goederen en de op de vijand buitgemaakte goederen werden door de *vendumeester* verkocht aan de meest biedende. Bovengenoemde functionarissen in de organisatie van de convoeien en licenten hadden duidelijke instructies van de Staten-Generaal gekregen, zoals te lezen is in de plakaten van 1597.⁵

Het plakkaat van 12 juli 1625 bevat 34 pagina's met gespecificeerde produkten en tarieven.⁶ Bij inkomende goederen werden twee verschillende tarieven berekend: I-1) voor import uit vijandelijk land en via de Maas, en I-2) voor goederen komend uit neutrale landen en via de Rijn, Waal en IJssel. De tarieven voor uitgaande goederen waren onderverdeeld in zeven verschillende kolommen: U-1) voor export naar neutrale landen, U-2) per wagen naar het Noorden, U-3) naar Noord-Frankrijk tussen Calais en de Somme, U-4) via de Rijn, Waal en IJssel, U-5) via de Maas, U-6) naar vijandelijk land en U-7) het z.g. Boschlicent. De uitvoer naar Den Bosch en Breda (na de val in 1625), werd extra zwaar belast.⁷

Ondanks al deze instructies lezen we in de resoluties van de Admiraliteit van de Maze veel over geschillen die aan het admiraliteitscollege werden voorgelegd. Soms bleken de problemen zodanig dat het college genoodzaakt was zich tot de Staten-Generaal te wenden. De instructies bleken namelijk niet voldoende, vooral omdat de grens niet duidelijk was afgebakend.

Problematische grensafbakening tussen de Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden

Na het Twaalfjarig Bestand bleven de grenzen tot 1625 ongewijzigd. Breda en de Baronie waren in handen van de Republiek terwijl Den Bosch en de Meierij onder Spaanse controle waren. Het gebied ten noorden en westen van Breda werd betrekkelijk goed gecontroleerd door de Republiek. Dit veranderde toen Spinola in augustus 1624 met 18.000 man het beleg om Breda sloeg.⁸ Vanzelfsprekend moesten de Staten-Generaal toen enige noodmaatregelen nemen. In januari 1625 werd besloten gedurende de belegering van Breda de Maas en de Rijn af te sluiten en de uitvoer van etenswaren naar vijandelijk gebied te verbieden.⁹ De Spanjaarden begonnen inderdaad gebrek aan voedsel te krijgen en in het voorjaar maken de resoluties van de Admiraliteit van de Maze melding van 'extraordinaris roverije des vijants voor Breda, van paerden ende bestiaelen'; de inwoners van Zevenbergen werd verboden hun paarden en koeien nog op hun hofsteden te houden en zij werden verplicht ze binnen versterkte plaatsen te brengen. Chercher Jan Aelbertsz. Vermeulen te Steenberghe krijgt opdracht de uitvoer te beletten van 'eet ende drinckwaeren ten plattelande'. Begin mei vraagt ontvanger Jacob Sem hoe hij 'sich bij de tegenwoordige tijt soude hebben te draegen int passeeren 't noodich saetcooren ende

plouchpaerden naer Princelandt'. Door de oorlogshandelingen werd het boerenbedrijf ontwricht, mislukte de oogst grotendeels en moesten ter leniging van de honger van de lokale bevolking reeds in het najaar speciale voedseltransporten worden georganiseerd. Ook werden paspoorten voor vervoer van vetweiders (koeien) naar het zuiden tijdelijk ingetrokken vanwege de belegering van Breda. Op 5 mei werd convooimeester de Reuver te Gorcum verboden om vetweiders naar het Land van Altena en het Land van Heusden te laten gaan, zelfs niet met reeds uitgegeven paspoorten van de Staten-Generaal. Omdat dit weer klachten opleverde wegens verlies van inkomsten werd besloten om de Staten-Generaal op de hoogte te stellen van deze klachten. Direct na de val van Breda werd 'het weyden van de magere ossen uit Denemarcken aen de Brabantse cante' met paspoorten dan ook weer toegestaan.¹⁰

Door de val van Breda veranderde de grens, die daardoor zeer onduidelijk was geworden. Volgens de Republiek was alleen Breda in Spaanse handen gekomen, maar volgens de Spanjaarden hadden zij ook de heerschappij over de Baronie verworven.¹¹ De Brabantse kant van de Maas was een gebied waarin de bewoners rekening moesten houden met twee overheden. De Republiek vreesde misschien terecht dat goederen voor de Brabantse kant op de een of andere manier in handen van de vijand konden vallen. Vele dorpen stonden onder *contributie* van de Spanjaarden, hetgeen betekende dat ze de Spanjaarden moesten afkopen ter voorkoming van problemen, terwijl de Republiek hen daartegen niet kon beschermen, ondanks de forten en schansen die zij ten zuiden van de Maas bemande. Met Breda hadden de Spanjaarden immers een goede uitvalsbasis in handen gekregen om met hun beruchte Bredase ruiters het land in te trekken en contributie op te eisen.

In de resoluties van de Admiraliteit van de Maze lezen we dan ook dat het college problemen had met de heffing van convooen en licenten in dit gebied en zij verzoekt de Staten-Generaal 'het verlicenten alleenlick goederen ten plattelande onder contrebutie sittende uytgaende, ende dat egalycken over alle quartieren ende plaetzen van Steenberg aff tot Goch toe'. In augustus 1625 besloten de Staten-Generaal dat over goederen, 'die gaen nae de quartieren buyten de Oude ende Nieuwe Maes gelegen', convooen en licenten moeten worden betaald. Het gebied ten zuiden van de Maas werd behandeld als buitenland, uitgezonderd garnizoenssteden als Steenberg, Zevenbergen, Geertruidenberg, Heusden, Ravenstein en Grave, die op binnenlandse paspoorten mochten invoeren. Nadat Spanje in oktober 1625 alle handel met de Republiek verbood, besloten de Staten-Generaal tot *retorsie*, vergeldingsmaatregelen 'om niet te gedoogen dat de vijant soude melcken uyt dese provincien' en bepaalden dat op 'de goederen, die gaen naer de dorpen ende plaetsen gelegen over de Oude ende Nieuwe Maes sal werden betaelt Boschlicent opdat weyniger fraude mach werden gepleecht door de dorpen ende plaetsen die onder ons resorteren'.¹² Een uitzondering werd gemaakt voor de boeren, die hun contributies en pachten moesten betalen, in geld of in natura, en het eigen gewas 'te marckt mogen brengen in de steden ten wedersijden'.¹³

Eind 1625 lijkt de situatie weer duidelijk te zijn: de Maas is de feitelijke grens en de Brabantse kant wordt, wat de convooen en licenten betreft, als

vijandelijk gebied behandeld en, net als Den Bosch en Breda, met het *Boschlicent* belast. De inwoners, 'die onder ons resorteren', werden niet als vijanden gezien. Of dit systeem ook duidelijk was voor de bewoners en de officieren van de convooien en licenten, zal nu worden onderzocht.

Problemen bij de inning van convooien en licenten in Brabant

Ofschoon de doelstellingen van de Staten-Generaal duidelijk waren, bleek de uitvoering ervan in de dagelijkse praktijk vele problemen met zich mee te brengen. We lezen in de resoluties verschillende voorbeelden van gevallen, waarbij de grens tussen eigen gebruik en commercie, tussen eigen gewas en handelsprodukt niet duidelijk is voor de officieren van de convooien en licenten.

Bijenhouders moesten elk jaar hun korven naar en van de velden vervoeren. Maar hoe konden de commiezen weten of de bijenhouder de bijen vervoerde voor eigen gebruik of voor commercie? In de resoluties van Admiraliteit van de Maze lezen we over een 'seecker Brabander uytte Meyerije van Den Bosch', die bij de Raad van de Admiraliteit van de Maze (afgekort tot 'de Raad') protesteert omdat commies David Tijsz. hem aanhoudt met zeventig korven bijen. De Raad staat toe dat hij de bijen weer vrij naar Brabant brengt, mits hij eerst 'ten prouffijte van het comptoir zes gulden betaalt'. Het volgende voorjaar mogen bijenhouders uit de Baronie van Breda wederom hun korven met bijen vrij van licenten vervoeren, mits ze bij het binnenkomen (van het Staatse gebied) op de comptoiren worden geregistreerd en bij alle wachtposten scherp worden gecontroleerd. Hoewel de Raad het blijkbaar goed vond dat imkers hun zwermen licentvrij vervoerden, werd dit niet algemeen bekend gemaakt. Als kapitein Beaumont in 1628 de imkers Aert Jansz en Peter Willemsz uit Tilburg aanhoudt, krijgt hij van de Raad bericht dat ze dit keer mogen passeren, maar dat ze in de toekomst eerst op een comptoir toestemming moeten vragen. In 1631 lezen we dat bijenhouders uit Breda volgens jarenlang gebruik opnieuw wordt toegestaan hun bijen licentvrij weg te brengen en weer terug te halen. Een maand later lezen we dat 'nae 't exempel van 'tgheene de voorleden dagen was vergonst geweest aen eenige luyden uytte Baronije van Breda' nu ook imkers uit Ginneken hun bijen vrij van licenten in het Staatse gebied mogen binnenbrengen en weer terughalen, mits gecontroleerd door officieren op het fort de Blaeck.¹⁴

Vervoer van *eigen gewas* was soms ook een probleem; mochten boeren met grond aan beide zijden van de Maas hun oogst licentvrij binnen halen? De convooimeester te Heusden betwijfelde of 'het hoy, twelck de Brabantsche huysluyden zoo uyt het Bichorvens als uyt het landt van Heusden sochten te trecken' zonder licent vervoerd mocht worden. De Raad vond dat dit raakvlakken had met het retorsie-plakkaat en dat de Staten-Generaal hierover moesten oordelen. Blijkbaar werd dit niet algemeen toegestaan want een paar maanden later werd kapitein Henrick de Leeuw opgedragen een 'meenichte' van boeren uit Bokhoven te dagvaarden wegens het vervoeren van hooi in strijd met de publieke orde. In 1627 moest Henrick Kuyste te Driel eerst een

bewijs van vrijstelling verkrijgen van de Raad alvorens hij de oogst licentvrij mocht binnenhalen. Vanwege deze problemen en onduidelijkheid wendden in 1628 gedeputeerden van het Nijmeegs kwartier zich tot de Admiraliteit van de Maze, waarbij de convooimeester Rymdsdijck te Nijmegen adviseerde om het hooi licentvrij over de Maas te laten vervoeren. De Raad besloot hierop dit vervoer langs alle comptoiren van Steenberg tot Genniperhuys toe te staan, mits 'betaelende vant voeder negen stuyvers ende vant coorn in schooven elff stuyvers'. Ook hop (gebruikt voor het brouwen van bier) werd als eigen gewas erkend, maar *turf* werd als handelsprodukt beschouwd en belast met het Boschlicent. *Bier* werd blijkbaar meer als een noodzakelijke behoefte en als lokaal produkt gezien. In 1626 verzocht het stadsbestuur van Gorcum om bier vrij van licenten naar de Landen van Heusden en Altena te laten passeren. De Raad antwoordt dat de Staten-Generaal dit nog niet hebben goedgekeurd. Blijkbaar gingen de Staten-Generaal hierna bier als lokaal produkt erkennen, want een jaar later vroeg de Raad advies aan de convooimeesters in Dordrecht, Gorcum, Heusden en Geertruidenberg, nadat brouwers in Geertruidenberg om vrijstelling hadden verzocht van convooien en licenten op het vervoer van bier uit de stad naar het platteland.¹⁵

Het licent op *uitbesteed werk* is niet eenduidig. De schoenmakers Wouter en Joost Adriaensz. uit Zevenbergen mochten hun huiden in Dordrecht vrij laten looien. Misschien heeft dit te maken met een oud recht, want een schoenmaker uit 's-Gravenwaert ('s-Gravenmoer) mocht huiden in Kleef laten looien wegens een recht verkregen in 1608. Voor het verven van lakens werden echter andere regels toegepast. Een verzoek om enige lakens uit de Baronie van Breda in Holland te laten verven, wordt in 1626 doorgestuurd naar de Staten-Generaal. Anderhalf jaar later verzoekt Francois Lodewijcksz. om drie halve lakens en drie karsaaien, die hij bij de vlucht uit Breda had meegenomen en in Holland had laten verven, vrij naar Zevenbergen te mogen vervoeren. Nu stelt de Raad dat hij Boschlicenten moet betalen over de meerwaarde door het verven.¹⁶ Het verschil in behandeling van de leer- en lakennijverheid kan verband houden met het grote belang van de lakennijverheid voor de Republiek.

Het verbod op uitvoer van *etenswaren* trof natuurlijk niet alleen de vijand, maar ook de bevolking in Brabant. Als gevolg van de belegering van Breda hadden oorlogshandelingen en plunderingen door de Spaanse troepen de boeren veel schade berokkend en de oogst nadelig beïnvloed. In de herfst van 1625 werd de roep om hulp zelfs zo groot dat de Raad van State een lijst samenstelt die aangeeft hoeveel voedsel elk dorp onder contributie wekelijks mag kopen in welke plaats in Staatse handen.¹⁷ De nood en het gebrek waren blijkbaar zo groot dat Zevenbergen in maart 1626 gecommitteerden naar Rotterdam stuurde met het verzoek om 'seecker weynich nootdrufte' te mogen invoeren onder het Boschlicent. De Staten-Generaal wilden wel meer transporten toestaan, maar wensten tegelijkertijd fraude te voorkomen. Daartoe adviseerde de Raad hun de comptoiren voor de voedseltransporten niet alleen paspoorten te laten afgeven maar ook alle transacties op lijsten te laten registreren, inclusief de namen van de kopers, de verkopers en de datum. Dor-

drecht vreesde blijkbaar concurrentie door deze regeling, want enige maanden later protesteert deze stad in Den Haag wegens 'diversie van heure stadts-neringhe' en verzoekt dat, nadat de situatie weer verbeterd zal zijn, 'het haelen van de provisie van de dorpen omtrent Breda soude moegen blijven op den ouden voet'. Maar op dat moment was de nood nog groot want de Staten-Generaal stonden Zevenbergen kort daarna nog toe verse vis te importeren en vragen de Admiraliteit van de Maze hoe dat kan worden uitgevoerd zonder nadeel voor het land. Hierop adviseerde de Raad het comptoir in het fort Blaeck hiermee te belasten en het transport langs de daar gelegen oorlogschepen te voeren.¹⁸

Dat de Raad alert moest zijn en niet elk verzoek redelijk kon vinden, zal niemand verbazen. Het was wel redelijk dat vluchtelingen uit Breda paspoorten kregen voor vrij vervoer van hun huisraad, meubels en dergelijke, maar commies Schaegen te Steenbergen werd duidelijk te verstaan gegeven dat een paspoort voor meubels niet betekende dat daarop ook paarden, koeien, graan, boter, kaas, enzovoort vervoerd mochten worden. Ook de Staten-Generaal drongen aan op waakzaamheid omdat hen te kennen was gegeven dat, onder het voorwendsel dat het eigen gewas betrof, vele produkten naar Den Bosch en andere vijandelijke steden en landen werden gebracht. Daarom verzochten ze de Raad om de officieren van de convooien en licenten op te dragen 'ordre te stellen, datte suyveringe vande binnenlantsche paspoorten werden gedaen, ten eynde daerdoor de lorredrayerije soo veel mogelick is, geweert ende voorgewoont mogen werden'. Het gebruik van binnenlandse paspoorten tegelijk met de zeer dure Boschlicenten, voor vervoer door hetzelfde gebied en over dezelfde wegen, maakte misbruik van de eerste zeer verleidelijk, waarbij sommige aangehouden schippers onwetendheid vorenwendden.¹⁹ Waakzaamheid tegen smokkelen was inderdaad geboden, zoals ook in het volgende hoofdstuk zal blijken.

Smokkelen

In het voorgaande zagen we dat de bewoners van Brabant zich grote moeite en kosten getroostten goederen van boven de Maas te verkrijgen. Het is dan ook heel natuurlijk dat er met smokkelen rekening gehouden moest worden. Veel smokkel betrof paarden, koeien en andere waardevolle goederen. Hierbij werd gebruik gemaakt van een grote verscheidenheid aan methoden. Het is amusant in de resoluties te lezen hoe de Raad werd geconfronteerd met smoesjes en listen van smokkelaars.

Ten tijde van de belegering van Breda, bijvoorbeeld, schrijft de Raad aan de convooimeester de Reuver te Gorcum (die zich later wegens corruptie zal moeten verantwoorden) dat men het niet kan goedvinden als hij magere ossen naar de Landen van Altena en Heusden zou laten passeren 'noch oock den inwoonderen van deselve landen hunne *gevluchte* bestiaelen laten volgen'.²⁰ Zoals we eerder hebben gezien, waren geldige paspoorten ingetrokken in verband met de belegering van Breda en blijkbaar lieten de boeren of

handelaren hun koeien toen naar het zuiden 'vluchten' om hun transacties toch nog te kunnen effectueren.

Een andere mogelijkheid tot smokkelen boden de kreken bij de Biesbosch. Eind 1625 droeg de Raad van State de Admiraliteit op geen schuit of bootje aan land of in de kreken te laten, 'maer deselve souden dvinghen alle aen dese sijde te coomen'. Tevens stelde de Raad van State de commies Schae de aan om sluipgaten bij Lage Zwaluwe te laten 'afdammen ofte affpaelen'. De aannemer Cornelis de Bruyn, de ingenieur Johan van den Bosch en twee groepen 'toedammers ende affpaelders' kregen van de Admiraliteit bescherming in de vorm van twee oorlogsschepen onder bevel van kapitein Wor. Deze verstrekte spoedig een beschrijving van de voorgestelde maatregelen tot 'discomodatie van vijants excursiën'. Een half jaar later werd echter ontdekt dat er palen in het Lorregat waren '*uitgespoeld*'. Hierop werden zeventwintig soldaten beschikbaar gesteld om het nieuwe 'convoy van de werckluyden te assisteeren tot het stoppen van de bewuste sluypgaeten'.²¹

Ook buiten de Biesbosch kon men smokkelen over de Maas en het is dan ook begrijpelijk dat chercher Henrick Coemen Gruys op het fort Nassau eiste dat de boeren in het land van Maas en Waal hun bootjes 's avonds inleverden bij het fort. Ondanks protesten van de boeren werd zijn bevel door de Raad bevestigd. Enige tijd later moest de Raad advies uitbrengen aan de Raad van State in verband met een nieuw uit te vaardigen plakkaat over de veren van de Maas en de Waal. Hiertoe lieten ze zich over de praktische ervaringen informeren door commies Mathijs Lodewijcksz te Goch. In 1628 lezen we dat 'het placcaet wegen de affschaffinge van veele veeren op de stroomen van Maes ende Wael gearresteert' wordt en dat opdracht werd gegeven scherp toe te zien op de resterende veren. Ondanks deze maatregelen pogde een boer een paar weken later bij Gorcum toch vijf koeien de Maas over te varen. Hij werd echter aangehouden en de convooimeester en de contrerolleur kregen autorisatie om de beesten te verkopen.²²

De smokkelarij door enkele vrouwen uit Geertruidenberg was misschien kleinschaliger. De convooimeester maakte melding van de 'veelvuldighe fraude die daer daechelijcks wiert gepleecht bij eenighe vrouwspersoonen, die specerijen ende andere waeren subtylijck onder haer kleederen wisten te verberghen'. Wegens de ongeregeldheden die hun aanhouding tot gevolg had, besloot de Raad 'daerop in compleete vergaderinge te letten ende daertegens mitte beste middelen te versien'.²³

Behalve van heimelijk vervoer werd ook gebruik gemaakt van misleiding. Bij het fort Crevecoeur werden schepen en schuiten aangehouden die op weg waren naar Den Bosch, terwijl het licent aangaf dat de goederen bestemd waren voor het platteland van Brabant. Ondanks handtastelijk verzet van één van de schippers werd alles in beslag genomen en naar Rotterdam gezonden. Ook fraude met paspoorten kwam veelvuldig voor. Bij Heusden onderschepten officieren van kapitein Smoor bijvoorbeeld een transport van dertig koeien onder vervalste paspoorten, afgegeven op het comptoir te Bommel. De Raad prijst de officieren en stuurt een delegatie naar Bommel voor onderzoek.²⁴

Het beletten van paardensmokkel was heel moeilijk. Paarden zijn snel verplaatsbaar en ze kunnen een rivier overzwemmen.²⁵ Hoe moeilijk het was om paardensmokkelaars op heterdaad te betrappen beschrijft kapitein St. Hilaire, commandeur te Nijmegen, in zijn brief aan de Staten-Generaal.²⁶ Boeren hadden een octrooi om met hun paarden te ploegen en hun paarden in weiden te laten grazen. De officieren in Nijmegen zagen soms meer dan veertig paarden in de Ooipolder grazen, die de volgende nacht weer verdwenen (waarschijnlijk richting Kleef).

St. Hilaire klaagde dat de mogelijkheden voor de smokkelaars zo groot waren, dat de soldaten ondanks hun 'kloeckheit' toch meestal te laat kwamen. Hij stelt daarom voor dat voor alle paarden in de weiden een paspoort werd vereist, de waarde en de eigenaar werden geregistreerd, een borgsom op het comptoir werd gestort en dat men de paarden pas na toestemming uit de weiden mocht halen. De Raad van State en de Staten-Generaal overwogen daarop het plakkaat tegen de uitvoer van paarden te verbeteren en vroegen advies aan de Admiraliteit. Ondanks deze maatregelen rapporteerden de leden van de Raad, de heren Santen en Brasser, een jaar later dat hoofdofficieren in Nijmegen 'daegelijcx waeren geevende cedullekens op dewelcke de paerden ende beesten sonder eenighe betaelinghe van licent doer de Wael wierden uytgebracht'.²⁷

Smokkelen van paarden was waarschijnlijk zeer winstgevend want soms was de organisatie omvangrijk en werd geweld niet geschuwd. Een lang verhaal betreft Adriaen Govertsz uit Almkerk. Hij werd betrap met vijf paarden, maar in plaats van dat de paarden in beslag werden genomen, werd een schikking met de overtreder getroffen. De Staten-Generaal veroordeelden deze handelwijze en waarschuwden vervolgens alle gouverneurs en commandeurs. Blijkbaar wordt na lange tijd kapitein Jacob Copier van Calslaegen hiervoor aangeklaagd en voor de kriegsraad gedaagd. Maar hij beriep zich op de procedures te Woudrichem. Hierop verschenen de commandeur Ylen en een burgemeester van Woudrichem voor de Raad om de affaire uit te leggen en vrijspraak voor Govertsz te bepleiten. Ylen verklaarde dat Govertsz in het geheim voor het garnizoen werkte, maar door scheepsvolk van kapitein Vygoreus van der Lynden dagelijks met geweld werd bedreigd in zijn huis te Almkerk en dat onlangs nog de schipper met enige scheepsgasten de huisvrouw met geweld hadden beroofd. Kapitein Vygoreus erkende dat de schipper deze excessen misschien wel begaan zou kunnen hebben. Kort daarop beschreef kapitein Calslaegen aan de Staten-Generaal hoe bij Woudrichem meerdere paarden op een en hetzelfde paspoort werden uitgevoerd. Blijkbaar kon een paspoort opnieuw worden gebruikt als het tijdens een transport niet werd afgetekend. Calslaegen stelde daarom voor alle paarden door Woudrichem te laten passeren en daar de paspoorten te laten controleren. De Staten-Generaal vonden dit een goed voorstel en vermaanden de Raad scherper toe te zien opdat er geen fraude met paarden plaatsvond.²⁸

Helemaal ongebruikelijk was het niet dat Adriaen Govertsz als een soort geheimagent voor het garnizoen werkte. In de Bommelerwaard bood een zekere Jacob Cornelisz Sneu zich aan om als een 'undercover agent' de 'lorre-

draeyerijje' tegen te gaan. De Raad ging hiermee akkoord en probeerde de hoofdofficier van Hemert in Bommel voor het plan te winnen. Evenzo bood Adriaen van Rymsdijck, oud-burgemeester van Tiel, via een tussenpersoon aan dat hij in het Rijk van Nijmegen 'een meenichte van Lorpaerden soude weeten te achterhaelen'.²⁹

In het grensgebied hadden de ambtenaren van de convoeien en licenten geen gemakkelijke positie. Soms moest de Raad de lokale autoriteiten nadrukkelijk verzoeken hen te steunen. Als licentmeester Snijders te Maaseik klaagt over geweld en overlast, moeten zelfs de Staten-Generaal worden verzocht de drossaard in Maaseik te bewegen 'tot bevoordering van Justitie ende alsoo tot maintienne van de neutraliteyt ende voorcoominge van meerder onheyl ende schaedelijcker consequentie'.³⁰

Corruptie

Uit het bovenstaande blijkt wel dat de ambtenaren voor de inning van de convoeien en licenten aan verleidingen tot corruptie bloot stonden. Immers de regels waren niet altijd duidelijk en vatbaar voor meerdere uitleg, en bovendien werd er soms grote druk op hen uitgeoefend. Goed toezicht door de Raad van de Admiraliteit van de Maze was dan ook belangrijk.

Op 19 september 1626 echter, werden zes leden van de Raad wegens corruptie veroordeeld, alsmede de ontvanger-generaal en de vendumeester.³¹ De bewezen corruptie werd gepleegd in de jaren 1622 tot 1626 en aan het licht gebracht door de in 1602 ingestelde Rekenkamer, nadat deze in 1622 nieuwe instructies had gekregen.³² De drie meest schuldigen werden zwaar gestraft en ontslagen. De laatste datum waarop deze heren in de resoluties genoemd werden is voor advocaat-fiscaal Berck (levenslang) 30 januari 1626, voor Segwaert 23 februari, terwijl Nicolai op 10 september (slechts negen dagen voor de veroordeling) nog aan de vergadering van de Raad deelnam. De heren Gans en Van der Hoef bleven in de Raad ondanks de geldboetes van f1500,- respectievelijk f800,-. In de resoluties van de Admiraliteit van de Maze lezen we slechts weinig over deze zaak, met uitzondering van de ontvanger-generaal Vroesen die op 18 augustus 1626 vluchte en later nog vele malen wordt genoemd in verband met een nasleep van velerlei vorderingen en nieuwe fraudes die alsnog ontdekt worden. In 1627 probeerde de Generaliteits Rekenkamer de zaak-Vroesen af te sluiten en vroeg de ontbrekende rekeningen van alle comptoiren van de jaren 1622, 1623, 1624, 1625 en de eerste zeven maanden van 1626 op.³³

Hier zal niet verder worden ingegaan op de corruptie van deze heren, maar het is interessant na te gaan of corruptie de handel tussen de Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden heeft beïnvloed en op welke wijze ook lagere ambtenaren erbij betrokken waren.

Eén van de manieren van frauduleus handelen, zoals beschreven in de 'sententiën', was het plagen van 'schrijffouten'. Direct na de val van Breda lezen we in de resoluties van de Admiraliteit dat de uit Breda gekomen convoimeester Eustatius Suermont wordt toegestaan *zeventig* hoet kalk (circa

7 m³) tegen licent naar Breda te brengen voor de reparatie van huizen van patriotten, terwijl de Raad besloot om de Staten-Generaal hiervan op de hoogte te stellen 'om sinistre raporten te voorcoomen'. Een week later schreven de Staten-Generaal een reprimande waarin zij zich erover verwonderden, dat ondanks een duidelijk uitvoerverbod van bouwmaterialen, de uitvoer van *zestig* hoet kalk toch was toegestaan.³⁴ Opmerkelijk is de voorgewende onschuld en de 'schrijffout' van *zestig* in plaats van *zeventig* hoet kalk. Tevens valt op dat het besluit werd genomen toen zich onder de zes aanwezige leden ook de later ontslagen heren Berck, Segwaert en Nicolai bevonden. We zien hier samenwerking tussen een convooimeester en corrupte raadsleden.

In het onderzoek naar de corruptie in de Raad werden ook vele convooimeesters gehoord. Verschillende convooimeesters bleken geen sluitende boeken te hebben en hen werd een boete van een maandsalaris opgelegd. Enige tijd later rapporteerde de adjunct commies-generaal Van de Hoeve over 'excessen te Rotterdam ende voorts op de beneden comptoiren'. Ook wilden de Staten-Generaal 'zoo nae moegelijck weeten hoe het stae mitte paerden die langs dese ontvanger (Vroesen) nu ontrent anderhalf jaer voor desen sijn geweest ende die op de naeste comptoiren yeder behoorden aengeteekent te weesen'.

De Staten-Generaal hadden aanwijzingen dat enige leden van de Raad tijdens de belegering van Breda de kapiteins in het fort de Blaeck persoonlijk zouden hebben geschreven dat zij, niettegenstaande het uitvoerverbod, bepaalde schepen ongecontroleerd moesten laten passeren. De Raad besloot de reeds genoemde heren Gans en van der Hoef dit te laten uitzoeken.³⁵

Als gevolg van de verscherpte controles ontstonden problemen voor enkele convooimeesters, zoals bijvoorbeeld Dirck de Reuver en Adriaen Repelaer. De Reuver, convooimeester te Gorcum, die in 1625 al eens veroordeeld was door de Raad, werd spoedig door de Staten-Generaal beschuldigd van verboden uitvoer van paarden via Heusden en Woudrichem. Het is opmerkelijk dat hij desondanks in functie mocht blijven. In 1628 bereikte hij dat zijn zoon Canthous hem mag assisteren als chercher, die tevens geautoriseerd werd om paspoorten te tekenen. De Raad had moeite alle fraude te ontdekken. Mede door het ontwarren van de zaak-Vroesen wordt in 1630 een schuld van f5152,65 vastgesteld en wordt de Reuver geschorst. Zijn vrouw weet echter voldoende borgen te vinden waarop de Reuver zijn administratie nog één jaar mag voortzetten. Eind 1631 bleek de aangetoonde schuld zelfs f12.000,- te bedragen, waarna de Raad aan het einde van zijn geduld zegt te zijn.³⁶

Adriaen Repelaer, convooimeester te Dordrecht, wordt door Jacob Pauw beschuldigd dat hij 'dickwils bij sijnselven al te ruym was gaende in licent te gheeven van dusdaene houtwaeren om sijn selffs neringe te benificieeren'. Als hij een aanmaning van de Raad krijgt om licentgeld af te dragen permitteert hij zich te 'claegen over d'importuniteyt van desen raede om hem te maenen', waarop een berisping en een uitgebreid onderzoek volgen. Het stadsbestuur van Dordrecht, waar Anthonis Repelaer een brouwerij heeft, verzocht echter, 'dat men den convooimeester Repelaer mit gheen

executie ('financiële liquidatie' of faillissement) en soude willen overvallen' omdat zo'n grote achterstand had kunnen ontstaan wegens de nalatigheid van de Raad.³⁷ De Staten-Generaal weigerden surseance van executie te verlenen en de deurwaarder wordt met assistentie naar Dordrecht gestuurd. De Raad vond dat er 'lang genoch gedraelt was' en dreigde Repelaer het convooimeesterambt af te nemen. Blijkbaar wist Repelaer zich toch te handhaven, want enkele maanden later wordt hij naar de paardenmarkt te Alblasserdam gestuurd om smokkelen van paarden te voorkomen. Ook in 1628 zien we een voortdurende worsteling van de Raad om licentgelden bij Repelaer los te krijgen. Hoewel de informatie in de resoluties geen volledig beeld geeft, ontstaat de indruk dat de problemen rond Repelaer niet alleen wegens corruptie zijn ontstaan, maar ook wegens achterstallige betalingen van kooplieden. Toch wordt hij in 1631 samen met de Reuver en Vroesen genoemd.³⁸

In de 'sententiën' worden enkele malen paardemarkten genoemd in verband met corruptie. Na 1626 wordt speciale aandacht aan deze markten besteed. Regelmatig worden convooimeesters aangewezen om, samen met een contrerolleur, toezicht te houden op paardenmarkten te Alblasserdam, Elst, Woudrichem enzovoort om het smokkelen van paarden tegen te gaan.³⁹

Uit deze voorbeelden mag worden geconcludeerd dat het toezicht door de Rekenkamer lange tijd te kort schoot. Volgens P.H. Engels had dit verzuim tot 1622 reeds een schade van een miljoen gulden veroorzaakt.⁴⁰ Ook blijkt de corruptie niet beperkt te zijn gebleven tot de hoogste functionarissen van de Admiraliteit van de Maze, ook op lager niveau kwam corruptie voor. Niet alleen werden licentgelden verduisterd, ook werden goederen op corrupte wijze uitgevoerd met de bedoeling persoonlijk gewin te behalen. Maar niet alle tekorten van de convooimeesters lijken door corruptie veroorzaakt te zijn, soms kon een convooimeester zijn rekening niet afsluiten omdat hij zelf ook met wanbetalers te maken had.

Ambtelijke obstructie in de Meierij van Den Bosch in 1630

Was de inning van de convoien en licenten in 1628 enigszins duidelijker geworden, in 1629 begon de belegering van Den Bosch. In verband hiermee verbood de Republiek in het voorjaar alle uitvoer naar de streken ten zuiden van de Maas, alleen in noodgevallen kon men de mensen helpen. De Staten-Generaal stuurden in deze periode vele instructies naar de Admiraliteit van de Maze om te voorkomen dat de vijand eten en paarden zou kunnen bemachtigen.⁴¹

Evenals in 1625 waren Spanje en de Republiek het ook nu niet met elkaar eens over de status van de gebieden rond de stad. De Republiek eiste de soevereiniteit op over de Meierij, maar het plakkaat van de Raad van State, 'waer bij den Ingesetenen vande Meyerie van 's-Hertogenbosch ghelast werdt niemands bevelen, dan die van oft wegen hare Hooch-Mog: d'Heeren Staten Generael der Vereenichte Nederlanden, soo in 't Geestelijcke (!) als Wereltlijcke te gehoorsamen'⁴² bleek in de Rooms-Katholieke Meierij weinig

effect te hebben. De Republiek eiste dat de ambtenaren, zoals kwartierschouten, deurwaarders, notarissen en landmeters, in Den Bosch de eed van trouw aan de Republiek zouden afleggen, maar Spanje verbood dat.⁴³ De bezitters van de lenen ('Heerlijckheden, Thienden, Landen, Rechten ende andere Leen-goederen ende Rechten') moesten hun leen verheffen door in Den Bosch hun eed van vazal af te leggen.⁴⁴ Ook zij stonden voor een onmogelijke keuze. Immers de Staatse troepen waren wel vaker in de Meierij geweest; wanneer zouden de Spanjaarden weer terug komen? Eindhoven, bijvoorbeeld, was reeds twaalfmaal van meester verwisseld.⁴⁵ Blijkbaar werd aan de oproep van de Republiek ook weinig gevolg gegeven, want de oproep werd zelfs in 1633 nog enkele malen herhaald.⁴⁶

Het was voor de ambtenaren van de convooien en licenten dan ook belist geen gemakkelijk werkgebied. Niet alleen zouden de inwoners alle belastingen proberen te ontduiken (Spaanse en Staatse), ook de lagere bestuurders onder de gouverneur Johan Wolfert van Brederode en schout Bergaigne bleken niet altijd loyaal mee te werken. Bovendien waren de convooien en licenten nieuwe belastingen die de handel sterk beïnvloedden; de handel met de Republiek werd goedkoper maar de bestaande handel met de Zuidelijke Nederlanden werd veel duurder.

Reeds spoedig kwamen gecommiteerden van Den Bosch, de heren Cuysten en Pelgerumsz, naar de Raad om speciale aanpassingen van de convooien en licenten te bepleiten, zoals lagere tarieven voor 'de Brabantsche slachtbeestekens die gants licht waren ende dienvolgende gelijcken last met die Hollantsche oft ander provintien swaerder beesten niet en conden dragen'. Bovendien klaagden ze dat 'de goede luyden die Den Bosch hadden te frequenteren niet soo seer en wierden gemolesteert ende beschadicht mit d'extractien' door de officieren van de convooien en licenten. De bestuurders hadden blijkbaar moeite met het nieuwe regime dat hun vrijheid van handelen beperkte. Immers, naar aanleiding van een klacht van de nieuwe convooimeester, Adriaen Ploos, stelde de Raad dat niemand, zelfs geen bekende inwoners van Den Bosch, met zogenaamde eigen of gehuurde paarden of paarden van de ruitelij, de stad mocht uitrijden zonder een pas. Na de val van Den Bosch was de grens verlegd, voortaan mochten paarden uit Den Bosch niet meer vrij naar het zuiden worden vervoerd. Een paar maanden later blijken er dan paspoorten in omloop te zijn, op naam gesteld van de gouverneur van Brederode, buiten medeweten van de officieren van de convooien en licenten.⁴⁷ Blijkbaar werd hier misbruik gemaakt van een uitzonderingsmaatregel waarbij, in een plaats waar geen officieren van de convooien en licenten waren, de magistraat van die plaats een (binnenlands) paspoort mocht afgeven.⁴⁸

Convooimeester Ploos en chercher Pennis schrijven meerdere brieven aan de Raad met velerlei klachten over de magistraten van Den Bosch en in het bijzonder over de heer Cuysten, de president van de schepenen, hoe ze worden tegengewerkt bij de uitgifte en controle van binnenlandse paspoorten, waarop de Raad besluit om deze klachten toe te zenden aan de Staten-Generaal. Als Cuysten en de pensionaris Gans weer eens in Rotterdam met

verzoeken komen, wordt hen medegedeeld dat alleen *schriftelijke* verzoeken in behandeling kunnen worden genomen. De heren waren blijkbaar niet gesteld op zo'n rationele en transparante werkwijze, want bij het afscheid bleek dat ze 'nyet gesint en waeren haere propositie bij geschrift te stellen, maer sich mit sodanich versouck te adresseren aende Hoogmogendende heeren Staten-Generael'. Uit de brief van de Staten-Generaal, waarin de Raad om advies wordt gevraagd, lezen we dat Cuysten en Gans voorstelden dat schippers van Den Bosch geen paspoorten nodig zouden hebben, maar met enkel 'een behoerlijcke eedt aen haere magistraeten' zouden kunnen volstaan, en dat de schippers ook niet meer bij het fort Crevecoeur gevisiteerd hoefden te worden. Het is begrijpelijk dat het advies van de Raad hierop negatief was. Wegens de aanhoudende klachten van de officieren van de convooien en licenten in Den Bosch, over de tegenwerking die ze van de magistraten ondervinden, besloot de Raad om de Staten-Generaal te verzoeken om de magistraat en de commandeur te schrijven dat ze 'sich voortaan moeten wachten ende onthouden sich met de bedieninge van d'officieren van de convoyen ende lycenten te bemoeien'.⁴⁹

Uit het bovenstaande blijkt dat de officieren van de convooien en licenten het in Den Bosch moeilijk hadden, ondanks de bescherming van een sterk garnizoen. Maar chercher Jan Morra zag zich in Eindhoven voor nog grotere problemen geplaatst. Hij was tot chercher op het kasteel in Eindhoven benoemd nadat de Raad het verzoek van de bestuurders van Eindhoven en Helmond, dat de inwoners uit die omgeving hun eigen produkten en gewas vrij naar Den Bosch zouden mogen brengen, als redelijk had geaccepteerd. Binnen een maand na aankomst meldde Morra reeds 'de groote fraude, die daer ten platten lande in de Meyerye van Den Bosch in swang ginck'. De Raad begrijpt dat dit geen eenvoudig probleem van de convooien en licenten is en vaardigt drie leden, Vries, Brasser en de advocaat-fiscaal, af naar Den Haag. Tijdens een vergadering met de gouverneur van Brederode wordt het de Raad duidelijk dat voor de inning van de convooien en licenten in de Meierij van Den Bosch een sterk garnizoen in Eindhoven noodzakelijk is. In 1630 wordt besloten om in Eindhoven een volledig comptoir te vestigen.⁵⁰

Maar zonder een duidelijke (natuurlijke) grens en uitgebreide grensbewaking was smokkel moeilijk te voorkomen, zoals ook blijkt uit het feit dat later nog omvangrijke transporten van olie worden waargenomen en uit het feit dat een patrouille soldaten toevallig een karavaan van wel twintig wagens met wijn en andere goederen aanhoudt tussen Maaseik en Helmond.⁵¹

Conclusies

Uit de bovenstaande voorbeelden blijkt dat de douanetaak van de Admiraliteit van de Maze veel moeilijker was dan een eenvoudige uitvoerende taak met voorschriften van de Staten-Generaal. De doelstellingen van de Staten-Generaal waren in principe wel duidelijk; hoofddoel was zo veel mogelijk te beletten dat de Spanjaarden strategische goederen zouden verkrijgen ten behoeve van de oorlogvoering tegen de Republiek. Verder wilde de Republiek

maximaal profiteren van de onvermijdelijke handel met de vijand, ter bestoiging van de oorlogsvloot.

Een groot probleem echter was de afbakening van de grens. Beide partijen eisten de soevereiniteit over de Baronie en de Meierij op, maar konden deze niet volledig controleren. De inwoners hadden last van beide overheden, beider legers trokken door het land, beide overheden eisten hun belastingen op, maar geen van beide kon de bewoners bescherming bieden tegen de ander. De inwoners leden zwaar onder het conflict tussen Spanje en de Republiek; het was voor de Rooms-Katholieke bewoners van de dorpen onmogelijk een keuze te maken. Bij voorkeur betaalden ze geen enkele belasting. Waar mogelijk wilden ze verdienen aan de marktvraag in het zuiden, waarbij het vermijden van de hoge licentgelden zeer lucratief kon zijn. De Republiek wilde de plattelandsbevolking wel helpen, maar ze kon geen algemene regels opstellen wegens de grote kans op smokkel naar de vijand. Veel transacties moesten afzonderlijk worden beoordeeld en dat vroeg veel aandacht van de Raad. Enkele malen nam de Raad maatregelen om effectiever te kunnen werken, bijvoorbeeld om efficiënter te kunnen vergaderen. Zij gingen tevens over tot het delegeren van kleinere taken.⁵² Maar de politieke situatie was niet stabiel, voortdurend veranderde de relatie met de vijand. Niet alleen bracht de strijd om Breda en Den Bosch veranderingen mee, ook de retorsiemaatregelen eisten aanpassingen en aandacht van de Raad. Vooral na de verovering van Den Bosch werd de Raad ook geconfronteerd met bestuurlijke problemen waar de hulp van de Staten-Generaal nodig was.

Noord-Brabant was een probleemgebied, niet alleen voor de Republiek, maar ook voor Spanje. De vooruitgeschoven positie van Breda was duur, ze kostte Spanje elk jaar 400.000 dukaten. De Spaanse gezant in Brussel, Aytona, stelde in 1630 zelfs voor om enkel het kasteel te behouden en verder niets. In 1632/1633 werd aan de Republiek voorgesteld om Breda te ruilen tegen het door de Republiek in 1630 veroverde Pernambuco in Brazilië en een toegift van 300.000 daalders.⁵³ Toen dit niet lukte, werd in 1633 de Meierij van Den Bosch als ruilobject aangeboden, maar de Hollandse steden konden niet tot overeenstemming komen.⁵⁴ Tot 1648 bleef de Admiraliteit van de Maze belast met en verantwoordelijk voor de convooiën en licenten in een betwist grensgebied.

Noten:

1. H.E. Becht, *Statistische gegevens betreffende den handelsomzet van de Republiek der Vereenigde Nederlanden gedurende de 17e eeuw (1579-1715)* ('s-Gravenhage 1908) tabellen I + II.
2. F.H.M. Grapperhaus, *Convoyen en licenten* (Zutphen 1986) 5.
3. *Ibidem*, 33/4.
4. C. Cau, *Groot Placaet-boeck*, I 2304, 6 mei 1623.
5. Cau, *Groot Placaet-boeck*, I, 2310, 2318 en 2330, 11 juli 1597.
6. *Ibidem*, I, 2416/2485, 12 juli 1625.
7. Het Boschlicent, U-7, was ongeveer 60% hoger dan het licent naar vijandelijke landen, U-6. N.B. In 'The States General and the strategic regulation of the Dutch

G. Wolf

- river trade, 1625-1636', *BMGN* 95, 477-488, wekt J.I. Israel de indruk dat het licent voor de Maas en de Rijn ongeveer gelijk waren, maar volgens de tarieven in het plakkaat van 12 juli 1625 waren de tarieven voor de Maas ongeveer gelijk aan die op de vijandelijke landen en die waren 25% tot 85% hoger dan die voor de Rijn, Waal en IJssel.
8. G.G. van der Hoeven, *Geschiedenis der vesting Breda* (Breda 1868) 112.
 9. Algemeen Rijksarchief Den Haag (ARA), Archieven admiraliteitscolleges (AA) 211, 21 januari 1625, transcriptie A. de Booy.
 10. ARA, AA 119, 1 mei 1625; AA 119, 29 mei 1625; AA 119, 5 mei 1625; AA 211, 9 juni 1625.
 11. Beermann, e.a., *Geschiedenis van Breda*, 60/61
 12. ARA, AA 119, 24 juli 1625; AA 211, 25 augustus 1625; AA 211, 27 september 1625; AA 211, 18 oktober 1625.
 13. Cau, *Groot Placaet-boeck*, I, 1119, 16 oktober 1625. Deze uitzondering werd in het plakkaat bewust niet vermeld om te voorkomen dat de vijand dit misschien zou hebben willen verhinderen, zoals blijkt uit genoemde brief van de Staten-Generaal van 18 oktober 1625 (ARA, AA 211).
 14. ARA, AA 120, 14 mei 1626; AA 122, 11 mei 1627; AA 123, 7 juli 1628; AA 126, 6 juni 1631; AA 126, 1 juli 1631.
 15. ARA, AA 121, 8 juni 1626; AA 121, 12 oktober 1626; AA 122, 1 maart 1627; AA 123, 5 juli 1628; AA 122, 8 juli 1627; AA 120, 10 oktober 1625; 121, 18 augustus en 21 oktober 1626; 123, 8 juli 1628; AA 121, 6 juni 1626; AA 122, 4 mei 1627.
 16. ARA, AA 120, 27 mei 1626; AA 123, 6 juni 1628; AA 120, 13 februari, 1626; AA 122, 17 juli 1627.
 17. J.I. Israel, 'The States General and the strategic regulation of the Dutch river trade, 1621-1636', *BMGN* 95, 475.
 18. ARA, AA 120, 16 maart 1626; AA 120, 9 maart 1626; AA 121, 8 augustus, 1626; AA 121, 11 en 13 augustus 1626.
 19. ARA, AA 120, 15 mei 1626; AA 211, 28 augustus 1627; AA 211, 10 september 1625.
 20. ARA, AA 119, 5 mei 1625.
 21. ARA, AA 120, 12 december 1625; AA 120, 30 en 31 december 1625; AA 120, 11, 12, 13 en 27 maart; AA 211, 25 oktober 1625; AA 120, 7 april 1626; AA 121, 21 november 1626; AA 122, 13 april 1627.
 22. ARA, AA121, 12 juni 1626; AA 121, 21 november 1626; AA 123, 9 oktober 1628; AA 123, 27 oktober 1628.
 23. ARA, AA 121, 6 november 1626.
 24. ARA, AA 120, 22, 23 en 29 oktober en 3, 8 november 1625; AA 122, 5 juli 1627.
 25. ARA, AA 123, 28 oktober 1628.
 26. ARA, AA 211, 28 augustus 1627.
 27. ARA, AA 123, 27 april 1628.
 28. ARA, AA 121, 6 november, 1626; AA 122, 5 juni 1627; AA 122, 11 juni 1627; AA 211, 8 september 1627.
 29. ARA, AA 122, 1 en 13 maart 1627; AA 122, 21 april 1627.
 30. ARA, AA 119, 30 januari 1625; AA 121, 18, 29 en 30 juli 1626.
 31. 'Sententiën over Raden ter Admiraliteit te Rotterdam', *Kroniek van het Historisch Genootschap* 29 (Utrecht 1874) 16-49
 32. Becht, *Statistische gegevens*, 133.
 33. ARA, AA 211, 11 en 14 augustus 1627.
 34. ARA, AA 119, 2 juli 1625; AA 211, 8 juli 1625.
 35. ARA, AA 120, 23 oktober 1625; 120, 12 en 23 maart 1626; AA 121, 4 juni 1626; AA 120, 18 mei 1626; AA 121, 19 juni 1626; AA 121, 6 augustus 1626; AA 121, 13 augustus 1626.

Schipperen om licentgelden

36. ARA, AA 119, 4, 21 en 23 januari 1625; AA 121, 20 juni en 18 december 1626; AA 123, 15 november 1628; AA 124, 26 juni, 10 en 21 juli 1630; AA 125, 3 oktober, 4, 5 en 15 november 1630; AA 126, 31 juli, 12 en 29 november, 5 en 30 december 1631.
37. ARA, AA 120, 13 mei 1626; AA 121, 11 en 14 augustus, 24 december 1626; AA 122, 21 en 22 februari 1627; AA 123, 21 december 1628; AA 122, 4 maart 1627.
38. ARA, AA 122, 8 maart, 12, 20 en 27 april 1627; AA 122, 17 juli 1627; AA 123, 18 en 19 mei, 5 juli, 10 augustus, 24 september, 30 en 31 oktober, 1, 17 en 23 november 1628; AA 126, 31 juli 1631.
39. ARA, AA 122, 17 juli 1627; 123, 20, 22 en 25 juli, 16 september 1628.
40. P.H. Engels, *De belastingen en de geldmiddelen van den aanvang der Republiek tot op heden* (Utrecht 1862) 31.
41. ARA, AA 213, 20 mei 1629; AA 213, 4, 13, 14 en 30 juni, 7 en 19 juli, 3, 8, 11, 20 en 25 augustus en 1 september 1629.
42. Cau, *Groot Placaet-boeck*, I, 239, 3 januari 1630.
43. V.A.M. Beermann, *Stad en Meierij van 's-Hertogenbosch van 1629 tot 1648* (Nijmegen 1940) 5-11.
44. Cau, *Groot Placaet-boeck*, I, 1458, 5 februari 1630.
45. Beermann, *Stad en Meierij van 's-Hertogenbosch*, 1.
46. Cau, *Groot Placaet-boeck*, I, 1458, 13 mei 1633 en I, 1460, 25 oktober 1633.
47. ARA, AA 124, 6 november 1629; AA 124, 22 maart 1630; AA 124, 29 mei en 3 juni 1630.
48. Cau, *Groot Placaet-boeck*, I, 2304, 6 mei 1623.
49. ARA, AA 124, 15, 16 en 22 mei 1630; AA 124, 22 juni 1630; AA 214, 27 juni 1630; AA 124, 4 juli 1630; AA 124, 29 juli 1630.
50. ARA, AA 124, 11 en 20 december 1629; AA 124, 21 januari 1630; AA 124, 27 januari 1630; AA 124, 11, 20 en 25 februari 1630; AA 125, 18 mei 1630.
51. ARA, AA 125, 17 oktober 1630; 214, 30 augustus 1630; AA 125, 1, 12 en 18 november 1630 en 22 januari 1631.
52. ARA, AA 121, 23 november 1626; AA 123, 10 juli 1628.
53. Beermann, e.a., *Geschiedenis van Breda*, 64/65.
54. J.I. Israel, 'The Holland towns and the Dutch-Spanish conflict, 1621-1648', *BMGN* 94, 59.